



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4

PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 190]

नई दिल्ली, मंगलवार, मई 22, 2018/ज्येष्ठ 01, 1940

No. 190]

NEW DELHI, TUESDAY, MAY 22, 2018/ JYAISTHA 01, 1940

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

मुम्बई, 23 अप्रैल, 2018

सं. टीएमपी 84/2016-वीपीटी.—महापत्तन न्यास अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 48 के अंतर्गत प्रदत्त शक्तियों का उपयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण एतद्वारा विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) से प्राप्त, वीपीटी में जहाज़ पर माल उतारने-चढ़ाने और तट संचलन के लिए अग्रिम प्रशुल्क के निर्धारण के प्रस्ताव को निम्नलिखित आदेशानुसार निपटाता है।

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

केस सं. टीएमपी/84/2016- वीपीटी

विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट

...

आवेदक

कोरम

(i) श्री टी एस बाला सुब्रह्मण्यन, सदस्य (वित्त)

(ii) श्री रजत सच्चर, सदस्य (अर्थशास्त्र)

आदेश

(मार्च 2018 के 19 वें दिन पारित)

विशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) से प्राप्त, वीपीटी में जहाज़ पर माल उतारने-चढ़ाने और तट संचलन के लिए अग्रिम प्रशुल्क के निर्धारण के प्रस्ताव से संबंधित है।

2. 14 जून 2016 के पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) के माध्यम से नौवहन मंत्रालय (एमओएस) ने स्टीवेडोरिंग और समुद्र-तट के संचालन नीति की एक अनुकृति अग्रेषित कर दी जो की प्रमुख बंदरगाहों के लिए 1 अगस्त 2016 से प्रभावी है। इसके बाद, एमओएस ने, 7 अक्टूबर 2016 और 17 अक्टूबर 2016 तारीख को जारी किए गए पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) के माध्यम से स्टीवेडोरिंग और समुद्र-तट के संचालन के लिए अग्रिम शुल्क का निर्धारण करने के लिए प्रमुख बंदरगाहों द्वारा प्राधिकृत दिशानिर्देश प्रमुख बंदरगाह अधिनियम 1963 की धारा 111 के तहत एक नीति निर्देश के रूप में जारी किए गए हैं। 15 नवंबर 2016 तारीख को जारी किए गए राजपत्र संख्या 407 के अनुसार इस प्राधिकरण द्वारा सूचित दिशानिर्देशों को अधिसूचित किया गया है।

3. एमओएस द्वारा जारी किए गए दिशानिर्देशों के अनुपालन में, वीपीटी ने नवंबर 2016 के अपने पत्र में उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट की निगरानी के संचालन के लिए अग्रिम शुल्कदर के निर्धारण के लिए एक प्रस्ताव दायर किया है। इसके बाद, हमारे अनुरोध पर, वीपीटी ने 26 दिसंबर 2016 के अपने पत्र में निम्नलिखित को प्रस्तुत किया है:

- (i). एसओआर में दी गई सशर्तताओं के साथ प्रालेख पैमाना प्रस्तावित करें।
- (ii). प्रदर्शन मानक
- (iii). प्रयोक्ता / उपयोगकर्ता संगठनों की सूची जिन्हें विषय प्रस्ताव पर परामर्श लेने के लिए लिया जाना है।

4. इसके प्रस्ताव में वीपीटी द्वारा बनाए गए मुख्य बिंदु निम्न संक्षेप में दिए गए हैं:

- (i). मंत्रालय ने अपने संचार के माध्यम से दिनांक 7.10.2016 को मानक शुल्कदर की गणना के लिए अग्रेषित दिशानिर्देश दिए, जिसमें उत्पादकता मानदंड शामिल थे। इन नियमों की काफी हद तक भिन्नता है जब नवीनतम 2015-16 के लिए वास्तविक उत्पादकता लिया जाता है। इसके अलावा, मंत्रालय द्वारा अनुमोदित दिशानिर्देशों के खंड 1.8 के अनुसार, पत्तन न्यास वास्तविकताओं के आधार पर मानदंडों को काम कर सकती है और उचित औपचारिकता के साथ अपने नियमों को निर्धारित कर सकती है। इसलिए, वर्ष 2015-2016 हासिल की गई उत्पादकता के आदर्शों में 15% मूल्य जोड़ा जाता है और मानदंडों का काम किया जाता है। आदर्श पर विचार करने के लिए एक विस्तृत औचित्य नीचे समझाया गया है:

(अ). विच्छापट्टनम बंदरगाह पर पिछले 5-6 वर्षों के दौरान कार्गो वॉल्यूम गिरावट की प्रवृत्ति पर रहे हैं। वर्ष 2015-16 में कार्गो वॉल्यूम 68.04 मिलियन टन से घटकर 57.03 मिलियन टन रह गया जो 2010-11 में अर्जित हुआ था। गिरावट का मुख्य कारण अर्थव्यवस्था की अस्थिरता के अलावा लागत पर पड़ोसी बंदरगाहों में माल का मोड़ लेना था। पड़ोसी निजी बंदरगाह की निकटता, जो कि 15 किलोमीटर के भीतर है, को देखते हुए दिशा विचलन का प्रभाव विशाखापत्तनम बंदरगाह के लिए काफी महत्वपूर्ण है।

(ब). बंदरगाह द्वारा किए गए उपायों के बावजूद, जैसे कि क्षमता का संवर्धन, पोतभार संचालन करने की सुविधाओं के मशीनीकरण, जलग्रीवा और घाट को मजबूत करना, रसद में सुधार जो कि, रेल और सड़क द्वारा निकासी सुविधाओं में कार्गो उपज में कोई सुधार नहीं हुआ है। कुछ कार्गो के महत्वपूर्ण संस्करण जैसे की उर्वरक, चूना पत्थर, स्टीम कोयला, जिप्सम, आदि, लागत को विचार में रख कर पर पड़ोसी निजी बंदरगाहों को स्थानांतरित किया जा रहा है। निजी बंदरगाह आयातकों/निर्यातकों को विभिन्न प्रोत्साहन दे रहे हैं, अर्थात्, लंबे समय तक मुफ्त संग्रहण अवधि, शुल्कदर को कम करना और साथ ही जमा धन की सुविधाएं प्रदान करना इत्यादि। इसकी दृष्टि से, वीपीटी में बर्थ का उपयोग तेजी से कम हो रहा है। 2014-15 के दौरान करीब 70% बर्थ का उपयोग घटकर 2015-16 में 53% हो गया। इन परिस्थितियों में, बंदरगाह की नीति तुरंत विद्यमान कार्गो को बनाए रखने के लिए प्राथमिकता देना चाहिए और बाद में पूर्व शक्तिशाली कार्गो को वापस लाने के लिए होना चाहिए।

(स). बंदरगाह पर मौजूद उपलब्धियों की तुलना में दिशानिर्देशों में वर्णित विभिन्न वस्तु समूहों के लिए निर्धारित मानदंड उच्च पक्ष पर हैं। वर्तमान आर्थिक अस्थिरता में, आयातकों/निर्यातकों द्वारा किए जाने वाले रसद लागत को बंदरगाहों पर नियंत्रण में दक्षता से प्राथमिकता मिल रही है। कम शुल्कदर और निजी बंदरगाहों द्वारा की पेश अन्य रियायतों को अपनाने के मद्देनजर यह अधिक प्रासंगिक है। पड़ोसी निजी बंदरगाहों से आक्रामक विपणन प्रतियोगिता और घाट की कम मात्रा में वृद्धि की स्थिति में, पड़ोसी बंदरगाहों को कार्गो को दूर करने से रोकने के लिए, अव्यवहारिक मानदंडों के बजाय, यह यथार्थवादी उत्पादकता मानदंडों को

अपनाने के लिए विवेकपूर्ण है। इसलिए, यह बंदरगाह पर 2015-16 के दौरान औसत उपलब्धि के रूप में आदर्श को अपनाने का प्रस्ताव है, साथ ही 15% "शुरू में, ताकि मौजूदा कार्गो को बनाए रखने और पड़ोसी बंदरगाहों की ओर विचलन ना हो। इस तरह, बाजार की क्षमता, कार्गो वॉल्यूम और बाजार में अनिश्चितता में आसानी के आधार पर तय किए गए मानदंडों को धीरे-धीरे बढ़ाया जाएगा।

(द). वीपीटी द्वारा विचारित उत्पादकता मानदंडों को नीचे सारणीबद्ध किया गया है:

(i). ड्राई बल्क कार्गो

क्रमांक	वस्तु का समूह	बंदरगाह द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंड प्रति टुक प्रति चक्र
1	तैयार उर्वरक	2504
2	कच्चे उर्वरक	1938
3	खाद्यान्न	1277
4	नोन-कोकिंग कोयला (तापीय कोयला)	4237
5	कोकिंग कोयला	3042
6	लौह अयस्क और लौह अयस्क पेलेट्स	3708
7	बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर कॉन लीड और ज़िन	3708
8	कटा हुआ रद्दी माल	1053
9	भारी पिघलता रद्दी माल	1080
10	अन्य अयस्क और खनिज	2490
11	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, चिकनी मिट्टी, रेत और अन्य समान सूखा में सूखे माल	2383
12	नमक	4000
13	एल्यूमिना और कच्चा लोहे की सिलिलियां और इसी तरह के थोक में सूखा माल	3726
14	तापीय कोयला (निर्यात)	4237

(ii). ब्रेक बल्क कार्गो

क्रमांक	वस्तु का समूह	बंदरगाह द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंड प्रति टुक प्रति चक्र
1	वैगड माल	652
2	जंबो बोरे	1400
3	लोहा और इस्पात - वक्र और फलक	1473
4	लोहा और इस्पात नली, चोंगा, पत्तल	700
5	इमारती लकड़ी के मुलायम कुंदे	800
6	इमारती लकड़ी के ठोस कुंदे	643
7	ग्रेनाइट्स और पत्थर	685
8	परियोजना माल	400
9	यंत्र और यंत्रों के भाग	305

(ई). दिशानिर्देशों के खंड 1.8 में इस संबंध में दिशानिर्देशों का प्रावधान है, जिसमें कहा गया है कि संबंधित पोर्ट ट्रस्ट द्वारा प्रस्तुत किए जाने वाले औचित्य को देखते हुए दिशा-निर्देशों में निर्धारित मानदंडों पर प्रभाव पड़ने

वाले पोर्ट विशिष्ट परिस्थितियों के आधार पर टीएएमपी मानदंडों में आवश्यक समायोजन स्वीकार कर सकता है।

- (ii). श्रम लागत: यह परिचालन लागत का प्रमुख घटक है। नेशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड (एनटीए) मैनिंग मापक्रम के मुताबिक जहाज के गियर या समुद्र तट की क्रेन से जहाज के संबंध में श्रम लागत जो की श्रमिक गिरोहों की आपूर्ति के संबंध में लागत है जिसमें चरखी चालक, संकेतकार और मजदूर शामिल हैं। कार्गो के संचालक कार्यकर्ता पर लागू दर को टीएएमपी द्वारा अधिसूचित लेवी के मूल रूप में माना जाता है। प्रत्येक पोतभार के लिए ठेठ उत्पादकता के स्तर पर लगभग प्रति टन श्रम लागत का विवरण संलग्न है।
- हार्बर मोबाइल क्रेन के उपयोग के संबंध में टीएएमपी अधिसूचित दर के अनुसार, हैंडलिंग दर को प्रस्तावित अधिकतम सीमा के शुल्कदर से बाहर रखा गया है जो आयातक/निर्यातक/पोत मालिक द्वारा देय है।
- (iii). (अ). कार्गो संचालन और परिवहन लागत को "उपकरण लागत" के रूप में जोड़ा जाता है: इसमें ट्रकों/डंपरों/ट्रैक्टर खींचने वाली गाड़ी की लागत शामिल है, जो तैनात किए गए उपकरणों की लागत के अलावा है, जैसे कि भुगतान पेय लोडर/टॉप लिफ्टर/कुंदा धरनेवाला/मोबाइल क्रेन आदि। जुलाई 2016 को वीपीटी में मौजूदा सामग्री प्रबंधन एजेंसियों (अनुबंध- सी) से प्राप्त बजटीय प्रस्तावों के मुताबिक प्रचलित दरों को उपकरण की लागत की गणना के लिए माना जाता है।
- (ब). दूरी के संबंध में, यह कार्गो परिवहन के अधिकतम भाग के लिए दो भागों में बांटा गया है, जहाजघाट क्षेत्र के अंतर्गत और बाहरी जहाजघाट क्षेत्र।
- (सं). कुछ वस्तुओं जैसे उर्वरक, उर्वरक के लिए कच्चे माल आदि के संबंध में, जहां कार्गो को 5 किलोमीटर से अधिक तक पहुंचाया जाना चाहिए, बाहरी जहाजघाट क्षेत्र स्लैब के लिए लागू दर से अतिरिक्त 10% अधिक माना जाता है।
- (iv). समुद्र तट के संचालन करने की गतिविधियों के संबंध में समुद्र तट निर्गम कार्यकर्ता लागत: चूँकि संचालक अपने स्वयं के निजी श्रम संलग्न करते हैं, इस श्रम लागत के आकलन के लिए मानक ड्राई बल्क कार्गो के लिए उपकरण लागत का 5% और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 10% माना जाता है।
- (v). पूंजी लागत: उपकरणों के लिए पूंजीगत लागत को दिशानिर्देशों की धारा 3.4 के अनुसार नहीं माना गया है क्योंकि सभी उपकरण किराया प्रभार के आधार पर माने जाते हैं।
- (vi). प्रचालन ओवरहेड्स और प्रशासनिक ओवरहेड्स को दिशानिर्देश क्रमशः 4.5.8 और 4.5.9 के तहत निर्धारित प्रत्येक उपकरण और श्रम लागत पर 20% अति लागत माना गया है।
- (vii). स्वीकार्य मार्जिन को दिशानिर्देशों की मद संख्या 5 के मुताबिक कुल परिचालन लागत का 20% माना जाता है क्योंकि धारा 3.4 और 4.4 के तहत समझाए गए अनुसार अग्रिम शुल्कदर निर्धारण में कोई पूंजीगत निवेश नहीं माना गया है।
- (viii). पट्टे पर किराया जो कि बंदरगाह के लिए देय हैं, वो सीधे बंदरगाह पर भुगतान किया जाता है और उन्हें अग्रिम शुल्क में शामिल नहीं किया जाता है। मौजूदा दर के अनुसार घाट, भंडारण प्रभार और अन्य विविध शुल्क बंदरगाह पर लगाए जाएंगे और इसलिए इसमें शामिल नहीं किया गया है।
- (ix). निर्धारित सीमा शुल्क अग्रिम शुल्क एक समग्र सेवा शुल्क है जो दिशानिर्देशों के अनुसार काम करता है।
- (x). सेवा कर: सेलिंग रेट सेवा कर को छोड़ कर है। सेवा कर का भुगतान सरकार के समय-समय पर जारी दिशानिर्देश अनुसार किया जाना चाहिए।
- (xi). राजस्व का भाग: बंदरगाह ट्रस्ट बोर्ड अलग से शुल्कदर की उच्चतम सीमा पर देय राजस्व हिस्से को अलग से तय करेगा।

- (xii). समुद्र तट के संचालन करने के संबंध में मानक शुल्कदर की गणना करते समय जेली लदाने, जेली उतारने इत्यादि के लिए पोतभार के परिवहन की गतिविधियों को ध्यान में रखा गया था, जैसा कि दिशानिर्देशों में उल्लेख नहीं किया गया है। हालांकि, इस तरह की लागत अलग-अलग दिखायी गई है। [अनुलग्नक- II (रेलवे), III (रेलवे), V (रेलवे) & VI (रेलवे)] ।
- (xiii). जहां कहीं भी, बीपीटी में यथार्थवादी संचालन करने के अनुसार नमूना और प्रकार के उपकरणों में परिवर्तन है, इसे अपनाया गया है।
- (xiv). बीपीटी पर तापीय कोयले की लदाई प्रकृति में अजीब है और बहुत श्रम गहन है। इसलिये, दस्तकारी उतराई मार्ग के अनुसार डिब्बा उतराई लागत को माना जा रहा है।
यह ध्यान देने का सुझाव दिया गया है कि सीएचडी श्रम से निपटने की लागत अंतिम तिमाही के दर (%) है। सीएचडी मजदूरी हर तिमाही में बढ़ जाती है और वार्षिक वेतन वृद्धि के कारण दिए गए मजदूरी में वार्षिक वृद्धि हुई है। इसलिए डब्ल्यूपीआई वृद्धि के माध्यम से आदृत पर्याप्त नहीं होगा और उतारने/चढ़ाने को सीएचडी श्रम लागत में बढ़ोतरी के कारण महत्व देकर एक वृद्धि दर बनाने की अनुमति दी जानी चाहिए।
- (xv). एक गणना पत्र का नमूना जुड़ा हुआ है (अनुलग्नक-ई)। अनुमोदित सरकार के अनुलग्नक V से X की प्रतियां मानक शुल्कदर के लिए दिशानिर्देश संलग्न किए गए हैं जिनके आधार पर मानक शुल्कदर की उच्चतम सीमा तैयार की है।
- (xvi). नए उतारने/चढ़ाने के नियमों का मसौदा पहले ही समिति द्वारा अनुमोदित किया गया है और केंद्र सरकार की अधिसूचना/अनुमोदित की प्रक्रिया में है।
- (xvii). बंदरगाह ने उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के लिए दरों के स्तर को नियत किया है। बीपीटी द्वारा प्रस्तावित शुल्कदर नीचे दिए गए हैं:

1. अनुसूची - ए

बीपीटी में उतारने/चढ़ाने के संचालन के लिए सीमान्त शुल्कदर			
गीयर जहाज़ के लिए ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात)			
क्रमांक	कार्गो	प्रतिमान प्रति चक्र एमटी में	सीमांत शुल्कदर रु/एमटी में
1.	तैयार उर्वरक	2504	62.55
2.	उर्वरक कच्ची सामग्री	1938	68.01
3.	खाद्यान्न	1277	80.54
4.	नोन कोकिंग कोयला	4237	51.27
5.	कोकिंग कोयला	3042	57.07
6.	लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्चों, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर, ध्यान, नेतृत्व और जिंक, अयस्क	3708	60.69
7.	टुकड़े टुकड़े किया हुआ रद्दी माल	1053	88.36
8.	भारी पिघलाने के लिए रद्दी माल (एचएमएस)	1080	87.23
9.	अन्य अयस्क और खनिज	2490	62.65
10.	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान	2383	63.50

	थोक में सूखा माल		
11.	नमक	4000	59.46
12.	अल्युमिनिया और कच्चा लोहे की सिल्लियां और इसी तरह के थोक में सूखा माल	3726	56.41
13.	तापीय कोयला (निर्यात)	4237	56.75

2. अनुसूची – बी

ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उतारने/चढ़ाने संचालन के लिए शुल्कदर की उच्चतम सीमा (गीयर जहाज़)			
क्रमांक	कार्गो	प्रतिमान प्रति चक्र एमटी में	सीमांत शुल्कदर रु/एमटी में
1.	बैगड कार्गो	652	87.65
2.	जंबो बोरे	1400	187.60
3.	लोहा और इस्पात - वक्र और फलक	1473	110.45
4.	लोहा तथा इस्पात, नली, चोंगा, पत्तल	700	135.65
5.	इमारती लकड़ी के मुलायम कुंदे	800	80.71
6.	इमारती लकड़ी के ठोस कुंदे	643	87.81
7.	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	685	112.31
8.	परियोजना माल	400	168.10
9.	यंत्र और यंत्रों के भाग	305	168.10

3. अनुसूची – सी

एचपीसी (1 नंबर) का उपयोग करते हुए वीपीटी पर उतारने/चढ़ाने संचालन के लिए सीमांत शुल्क			
सीमांत गीयर के जहाज के लिए ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात)			
क्रमांक	कार्गो	प्रतिमान प्रति चक्र एमटी में	सीमांत शुल्कदर रु/एमटी में
1.	तैयार उर्वरक	2504	6.24
2.	उर्वरक कच्ची सामग्री	1938	8.06
3.	खाद्यान्न	1277	-
4.	नोन कोकिंग कोयला	4237	3.69
5.	कोकिंग कोयला	3042	5.14
6.	लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्छों, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर, ध्यान, नेतृत्व और जिंक, अयस्क	3708	4.21
7.	टुकड़े टुकड़े किया हुआ रद्दी माल	1053	14.84
8.	भारी पिंघलाने के लिए रद्दी माल (एचएमएस)	1080	14.47
9.	अन्य अयस्क और खनिज	2490	6.27
10.	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान थोक में सूखा माल	2383	6.56
11.	नमक	4000	3.91
12.	अल्युमिनिया और कच्चा लोहे की सिल्लियां और इसी तरह के थोक में सूखा माल	3726	-

13.	तापीय कोयला (निर्यात)	4237	3.72
-----	-----------------------	------	------

- वास्तविकता के अनुसार आयातक/निर्यातक/जहाज के मालिक द्वारा भुगतान की अधिसूचित स्तर के अनुसार एचएमसी किराया प्रभार.

4. अनुसूची – डी

जहाजघाट के क्षेत्र में अंदर दूरी के लिए वीपीटी में समुद्र तट को संभालने के संचालन के लिए सीमान्त शुल्क			
ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) गीयर/ विना गीयर जहाज के लिए			
क्रमांक	कार्गो	प्रतिमान प्रति चक्र एमटी में	सीमांत शुल्कदर रु/एमटी में
1.	तैयार उर्वरक	2504	58.12
2.	उर्वरक कच्ची सामग्री	1938	75.08
3.	खाद्यान्न	1277	113.96
4.	नोन कोकिंग कोयला	4237	57.46
5.	कोकिंग कोयला	3042	80.03
6.	लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्रो, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर, ध्यान, नेतृत्व और जिंक, अयस्क	3708	72.79
7.	टुकड़े टुकड़े किया हुआ रद्दी माल	1053	201.09
8.	भारी पिघलाने के लिए रद्दी माल (एचएमएस)	1080	83.30
9.	अन्य अयस्क और खनिज	2490	58.44
10.	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान थोक में सूखा माल	2383	102.14
11.	नमक	4000	60.86
12.	अल्युमिनिया और कच्चा लोहे की सिल्लियां और इसी तरह के थोक में सूखा माल	3726	65.33
13.	तापीय कोयला (निर्यात)	4237	57.46

5. अनुसूची – ई

जहाजघाट क्षेत्र के बाहर दूरी के लिए वीपीटी में समुद्र तट को संभालने के संचालन के लिए सीमान्त शुल्क			
ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) गीयर/ विना गीयर जहाज के लिए			
क्रमांक	कार्गो	प्रतिमान प्रति चक्र एमटी में	सीमांत शुल्कदर रु/एमटी में
1.	*तैयार उर्वरक	2504	75.03
2.	*उर्वरक कच्ची सामग्री	1938	96.92
3.	खाद्यान्न	1277	147.12
4.	नोन कोकिंग कोयला	4237	69.95
5.	कोकिंग कोयला	3042	97.43
6.	लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्रो, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर, ध्यान, नेतृत्व और जिंक, अयस्क	3708	92.77
7.	टुकड़े टुकड़े किया हुआ रद्दी माल	1053	231.25

8.	भारी पिघलाने के लिए रद्दी माल (एचएमएस)	1080	112.70
9.	अन्य अयस्क और खनिज	2490	75.44
10.	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान थोक में सूखा माल	2383	124.34
11.	नमक	4000	74.09
12.	अल्युमिनिया और कच्चा लोहे की सिल्लियां और इसी तरह के थोक में सूखा माल	3726	79.54
13.	तापीय कोयला (निर्यात)	4237	69.95

- * यदि टाल लगाने से घाट की दूरी 5 किमी से अधिक है, तो ऊपर की सीमा शुल्क का 10% अतिरिक्त शुल्कदर की अधिकतम सीमा है।

6. **अनुसूची – एफ**

जहाजघाट क्षेत्र में वीपीटी में समुद्र तट को संभालने के संचालन के लिए सीमा शुल्क			
ट्रेक बल्क कार्गो			
क्रमांक	कार्गो	प्रतिमान प्रति चक्र एमटी में	सीमांत शुल्कदर रु/एमटी में
1.	बैग्ड कार्गो	652	51.02
2.	जंबो बोरा	1400	35.64
3.	लोहा और इस्पात - कुंडल और फलक	1473	86.55
4.	लोहा और इस्पात, नली, चोंगा, पत्तल	700	152.86
5.	इमारती लकड़ी नरम कुंदा	800	319.70
6.	इमारती लकड़ी कठिन कुंदा करता है	643	397.97
7.	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स	685	281.05
8.	परियोजना माल	400	-
9.	यंत्रसमूह और यंत्रसमूह भागों	400	-

- * 1 किमी से अधिक की दूरी के लिए, अधिकतम सीमा दर में 10% अतिरिक्त को अन्त्य अधिकतम सीमा दर माना जाता है।

7. **अनुसूची – जी - निकास के लिए रेल साधन**

जहाजघाट क्षेत्र में अंदर दूरी के लिए वीपीटी में समुद्र तट को संभालने के संचालन के लिए सीमा शुल्क			
ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) गीयर/ बिना गीयर जहाज के लिए			
क्रमांक	कार्गो	प्रतिमान प्रति चक्र एमटी में	सीमांत शुल्कदर रु/एमटी में
1.	तैयार उर्वरक	2504	58.12
2.	उर्वरक कच्ची सामग्री	1938	85.08
3.	खाद्यान्न	1277	113.96
4.	नोन कोकिंग कोयला	4237	67.46
5.	कोकिंग कोयला	3042	90.03
6.	लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्रो, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर, ध्यान, नेतृत्व और जिंक, अयस्क	3708	82.79
7.	टुकड़े टुकड़े किया हुआ रद्दी माल	1053	216.09

8.	भारी पिंघलाने के लिए रद्दी माल (एचएमएस)	1080	98.30
9.	अन्य अयस्क और खनिज	2490	68.44
10.	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान थोक में सूखा माल	2383	112.14
11.	नमक	4000	70.86
12.	अल्युमिनिया और कच्चा लोहे की सिल्लियां और इसी तरह के थोक में सूखा माल	3726	80.33
13.	तापीय कोयला (निर्यात)	4237	459.46

नोट : उपरोक्त दर टीएएमपी द्वारा स्वीकृत एसओआर के अनुसार सिद्धांतों द्वारा सी एंड एफ प्रतिनिधि को देय भूमि अनुज्ञापत्र शुल्क से अनन्य हैं।

8. **अनुसूची – एच - निकास के लिए रेल साधन**

जहाजघाट क्षेत्र के बाहर दूरी के लिए वीपीटी में समुद्र तट को संभालने के संचालन के लिए सीमा शुल्क			
ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) गीयर/ विना गीयर जहाज के लिए			
क्रमांक	कार्गो	प्रतिमान प्रति चक्र एमटी में	सीमांत शुल्कदर रु/एमटी में
1.	*तैयार उर्वरक	2504	75.03
2.	*उर्वरक कच्ची सामग्री	1938	106.92
3.	खाद्यान्न	1277	147.12
4.	नोन कोकिंग कोयला	4237	79.95
5.	कोकिंग कोयला	3042	107.43
6.	लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्रो, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर, ध्यान, नेतृत्व और जिंक, अयस्क	3708	102.77
7.	टुकड़े टुकड़े किया हुआ रद्दी माल	1053	246.25
8.	भारी पिंघलाने के लिए रद्दी माल (एचएमएस)	1080	127.70
9.	अन्य अयस्क और खनिज	2490	85.44
10.	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान थोक में सूखा माल	2383	134.34
11.	नमक	4000	84.09
12.	अल्युमिनिया और कच्चे लोहे की सिल्लियां और इसी तरह के थोक में सूखा माल	3726	94.54
13.	तापीय कोयला (निर्यात)	4237	471.95

* यदि ढेर लगाने की दूरी घाट से 5 किमी से अधिक है, तो सीमा शुल्क ऊपरी सीमा शुल्क का 10% अतिरिक्त होगा।

नोट: टीएएमपी द्वारा अनुमोदित एसओआर के मुताबिक उपरोक्त दरें सी एंड एफ प्रतिनिधि को देय भूमि अनुज्ञापत्र शुल्क से अनन्य हैं।

9. जहाजघाट के क्षेत्र के अंदर वीपीटी में समुद्र तट को संभालने के संचालन के लिए सीमा शुल्क से संबंधित सारणी आई में, प्रस्तावित दरें खाली हैं। किसी भी स्थिति में, इसी गतिविधि के लिए दरें पहले से ही **अनुसूची एफ** में प्रस्तावित हैं।

10. अनुसूची - जे - निकास के लिए रेल साधन

एचपीसी (1 नंबर) का उपयोग करते हुए बीपीटी पर उतारने/चढ़ाने संचालन के लिए सीमा शुल्क			
ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) गीयर/ विना गीयर जहाज के लिए			
क्रमांक	कार्गो	प्रतिमान प्रति चक्र एमटी में	सीमांत शुल्कदर रु/एमटी में
1.	तैयार उर्वरक	2504	6.24
2.	उर्वरक कच्ची सामग्री	1938	18.06
3.	खाद्यान्न	1277	-
4.	नोन कोकिंग कोयला	4237	13.69
5.	कोकिंग कोयला	3042	15.14
6.	लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्छों, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर, ध्यान, नेतृत्व और ज़िंक, अयस्क	3708	14.21
7.	टुकड़े टुकड़े किया हुआ रद्दी माल	1053	29.84
8.	भारी पिघलाने के लिए रद्दी माल (एचएमएस)	1080	29.47
9.	अन्य अयस्क और खनिज	2490	16.27
10.	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान थोक में सूखा माल	2383	16.56
11.	नमक	4000	13.91
12.	अल्युमिनिया और कच्चे लोहे की सिल्लियां और इसी तरह के थोक में सूखा माल	3726	-
13.	तापीय कोयला (निर्यात)	4237	405.72

* वास्तविकताओं के अनुसार आयातक/निर्यातक/जहाज के मालिक द्वारा भुगतान की अधिसूचित स्तर के अनुसार एचएमसी किराया शुल्क।

नोट: टीएमपी द्वारा अनुमोदित एसओआर के मुताबिक उपरोक्त दरें सी एंड एफ प्रतिनिधि को देय भूमि अनुज्ञापत्र शुल्क से अनन्य हैं।

(xviii). प्रस्तावित प्रदर्शन मानक:

समूह		उत्पादन प्रति जहाज बर्थ दिवस (ओएसबीडी)
(आईपीए)	ड्राई बल्क (सीओएनवी)	(टन में)
1.	उर्वरक क्यूबी पर	7512
2.	गंधक और शिला फॉस्फेट	5815
3.	खाद्य अनाज थोक में, मटर और मक्का	3831
4.	नोन-कोकिंग कोयला (गर्म कोयला, भाप कोयला, एन्थ्रेसाइट कोयला)	12710
5.	कोकिंग कोयला	9125
6.	लौह अयस्क / छर्छों, बॉक्साइट, छोटा सा भूत कच्चा लोहा	11124
7.	लौह रद्दी माल	3158
8.	अन्य अयस्क (मैंगनीज अयस्क आदि)	7471
9.	पेट्रोलियम कोक (छोटा सा भूत), कैल्क्लाइंड पेट्रोलियम कोक (एक्सपी। एंड इंप), लाइम स्टोन, इल्मेनाइट रेत, कम ऐश	7150

	मेटलर्जिकल कोक, विस्फोट से निकलने वाला लावा, जिप्सम, & अन्य सूखी थोक में	
10.	औद्योगिक नमक	11689
11.	कच्चे लोहा और एल्यूमिना (छोटा सा भूत)	11178

समूह (आईपीए)	ब्रेक बल्क	ओएसबीडी (टन में)
1.	खाद्य अनाज, उर्वरक और थैला में मक्का	1956
3.	इस्पात (एक्सपी एंड इंप)	4420
6.	इमारती लकड़ी कुंदा	1928
7.	ग्रेनाइट (एप)	2054
12.	जनरल माल (एक्सपी / आईएमपी)	915

5. सलाहकार प्रक्रिया के अनुसार निर्धारित, वीपीटी के प्रस्ताव की एक प्रति को 26 दिसंबर 2016 दिनांकित के पत्र के साथ संबंधित उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों को उनकी टिप्पणियों की मांग करने के लिए भेजा गया था। उपयोगकर्ताओं / उपयोगकर्ता संगठनों से प्राप्त टिप्पणियां, प्रतिक्रिया जानकारी के लिए वीपीटी को भेजी गईं। वीपीटी ने अनुस्मारक के बावजूद इसका जवाब नहीं दिया है।

6. इसी बीच, ध्यान में रखते हुए कि प्रस्ताव परामर्श के अधीन है और जैसा महसूस किया गया था कि इस मामले को निपटाने के लिए कुछ और समय लग सकता है और यह ध्यान में रखते हुए कि राज्य मंत्री ने इस प्राधिकरण को तत्काल कार्रवाई के लिए निर्देश दिया है, इस प्राधिकरण ने उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट की निगरानी के संचालन और निष्पादन मानकों के लिए अग्रिम शुल्कदर को अनुमोदन देने का निर्णय लिया है, जैसा कि अंतरिम व्यवस्था, परामर्श प्रक्रिया पूरी होने के बाद प्राधिकरण द्वारा अंतिम दर के लंबित निर्धारण के रूप में बंदरगाह द्वारा प्रस्तावित किया गया था। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने 8 फरवरी 2017 को एक आदेश पारित किया था। यह आदेश 1 मार्च 2017 को राजपत्र नंबर 83 के माध्यम से भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया है।

7. इस मामले में संयुक्त सुनवाई 24 जनवरी 2017 को वीपीटी परिसर में आयोजित की गई थी। संयुक्त सुनवाई में, वीपीटी और उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संघों ने अपनी प्रस्तुतियां दी हैं।

8. जैसा कि संयुक्त सुनवाई पर सहमत हुए, वीपीटी ने संयुक्त सुनवाई की कार्यवाही से उत्पन्न होने वाले निम्नलिखित बिंदुओं पर कार्रवाई करने के लिए 31 जनवरी 2017 के हमारे पत्र के साथ अनुरोध किया गया था जिसके बाद 3 मार्च 2017, 8 मई 2017, 6 जून, 2017 दिनांकित स्मरण-पत्र और डी ओ पत्र दिनांकित 7 जुलाई 2017 को, डी ओ स्मरण-पत्र दिनांकित 9 नवंबर 2017 भेजा गया था:

- (i). संयुक्त सुनवाई में, उड़ीसा स्टीवेडोर लिमिटेड (ओएसएल) ने अपनी लिखित टिप्पणियां प्रस्तुत की हैं। लिखित टिप्पणियों की एक प्रति विशाखापत्तनम पोर्ट ट्रस्ट (वीपीटी) की टिप्पणियों के लिए अग्रेषित की गयी थी। वीपीटी को अनुरोध किया गया था कि वह तुरंत अपनी टिप्पणी दें।
- (ii). संयुक्त सुनवाई में, ओएसएल ने बताया है कि प्रस्ताव में, वीपीटी ने एल्यूमिना और कच्चे लोहे की सिलिलियों के लिए शुल्कदर एकत्र करके ड्राई बल्क श्रेणी के तहत मिला कर प्रस्ताव किया है। एल्यूमिना को ओएसएल द्वारा जीता रूप में संभाला जाता है। ओएसएल ने बताया कि प्रस्तावित उत्पादकता और शुल्कदर स्तर हासिल नहीं किया जा सकता है और इसलिए इसकी समीक्षा की जानी चाहिए। जैसा कि संयुक्त सुनवाई पर सहमत हुए, वीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वे मामले की जांच करें और संशोधित शुल्कदर का प्रस्ताव दें, यदि उचित हो।
- (iii). वीपीटी, विशाखापत्तनम स्टीवेडोरस संस्था (वीएसए) और संबंधित हितधारकों ने प्रस्ताव पर चर्चा करने पर सहमति व्यक्त की। वीपीटी को अनुरोध किया गया था कि वे वीएसए और संबंधित हितधारकों से परामर्श करने के बाद 8 फरवरी 2017 तक एक पारस्परिक रूप से सहमत प्रस्ताव पेश करें।

9. संयुक्त सुनवाई के बाद, विशाखापटनम स्टीवेडोर एसोसिएशन ने 4 फरवरी 2017 के अपने पत्र के माध्यम से उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट की निगरानी के संचालन के लिए प्रस्तावित मानक शुल्कदर पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत की है। वीएसए से प्राप्त टिप्पणियों को प्रतिक्रिया जानकारी के लिए वीपीटी को भेजा गया था। वीपीटी ने अनुस्मारक के बावजूद इसका जवाब नहीं दिया है।

10. प्रस्ताव की प्रारंभिक जांच के आधार पर, वीपीटी को 28 अप्रैल 2017 तक कुछ बिंदुओं पर अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण देने के लिए 24 अप्रैल 2017 के हमारे पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था। अनुस्मारक के बाद हमारे पत्र दिनांकित 8 मई 2017, 6 जून 2017 और डी ओ पत्र दिनांकित 7 जुलाई 2017 को डी ओ स्मरणपत्र दिनांकित 9 नवंबर 2017, वीपीटी ने 7 दिसंबर, 2017 के अपने पत्र के जरिए हमारे द्वारा मांगे गए अतिरिक्त सूचना / स्पष्टीकरण पर इसका उत्तर प्रस्तुत किया है। हमारे द्वारा मांगी गयी अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण का सारांश और उसके बाद वीपीटी द्वारा प्रस्तुत उत्तर नीचे सारणीबद्ध है:

क्रमांक	हमारे द्वारा मांगी गयी सूचना / स्पष्टीकरण	वीपीटी द्वारा प्रस्तुत किया गया उत्तर
1.	सामान्य:	
(i).	वीपीटी ने उड़ीसा स्टीवेडोर लिमिटेड (ओएसएल), विशाखापटनम स्टीवेडोरस संस्था (वीएसए) से प्राप्त टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत नहीं की है, जिसके प्रति वीपीटी को 9 जनवरी 2017, 13 जनवरी 2017, 31 जनवरी 2017, 7 फरवरी 2017 और 14 फरवरी 2017 को हमारे पत्र के द्वारा भेजा गया था। वीपीटी जल्द से जल्द ओएसएल और वीएसए की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणी प्रस्तुत करे।	यह सूचित करना है कि मद नामकरण के लिए सीमा शुल्क के निर्धारण के संबंध में एम/एस ओएसएल के प्रतिनिधित्व के एक सावधानीपूर्वक जांच "अल्युमिना और कच्चे लोहे की सिलिलियां और वही ड्राई बल्क कार्गो" उतारने/चढ़ाने के प्रतिनिधि के साथ हुई एक बैठक में उठाए गए थे जिसमें एम/एस ओएसएल ने भी भाग लिया (मीटिंग का मिनट संग्रह है)। विचार विमर्श के बाद, यह सहमति हुई थी कि विषय-12 पर उपर्युक्त नामांकन में अनुसूची ए, बी, सी, एफ़ जी, एच और आइ में कार्गो के प्रकार को उचित रूप से प्रतिबिंबित नहीं किया गया है और एल्यूमिना शब्द को हटाने का फैसला किया गया था। यह अनुसूची - डी और ई के मद -7 में "एल्यूमिनियम सिलिलियां" शब्द को मौजूदा शब्द नामकरण "ग्रेनेट्स एंड मारबेल" के साथ जोड़ने के लिए भी सहमत हो गया है। मैसर्स ओएसएल द्वारा दिनांकित 7 अगस्त 2017 पत्र के जरिए दिए गए पुष्टि भी इसके साथ संलग्न है। (वीपीटी द्वारा उल्लिखित उपर्युक्त अनुसूचीया 8 फरवरी, 2017 के आदेश में अनुमोदित अनुसूचियां हैं जो अनौपचारिक आधार पर उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन करने की दरों को अनुमोदित करती हैं।)
(ii).	वीपीटी ने कहा है कि नवीन प्रारूप उतारने/चढ़ाने विनियमन को पहले ही समिति द्वारा अनुमोदित किया गया है और केंद्र सरकार की ओर से अधिसूचना / अनुमोदन की प्रक्रिया में हैं। वीपीटी उतारने/चढ़ाने विनियमन की अधिसूचना की स्थिति प्रस्तुत करे।	राजपत्र में अधिसूचना और केन्द्रीय सरकार के अनुमोदन इस कार्यालय के पत्र नंबर आईटीआए / जनरल/ स्टीव से अनुरोध किया गया है। 14 नवम्बर 2017 की नीति संलग्न है।
2.	उत्पादकता पैरामीटर:	
(i).	वीपीटी ने बंदरगाह द्वारा अपनाए गए मानदंडों के बारे में अनुलग्नक-1 के रूप पत्र जमा कर दिया है। हालांकि इसमें नमक (4000) जैसे ड्राई बल्क कार्गो के लिए मानदंड शामिल नहीं हैं, जबो बैग (1400), लोहे और इस्पात के पाइप ट्यूब, प्लेट (700), टिम्बर का नरम कुंदा(800) और माल परियोजना(400) जैसी ब्रेक बल्क में माल के मामले में भी।	मानदंड की प्रतिलिपि प्रस्तुत की गई। [वीपीटी ने थोक में बल्क कार्गो के जहाज, टॉनेज और एवी ओएसबीडी की संख्या को प्रस्तुत किया है जो की वीपीटी के आर एंड पी प्रभाग द्वारा वर्ष 2015-16 के लिए संभाला गया है जो वीपीटी के उत्तर में तर्क-3 (ii) पर दिया गया है।]

	उपरोक्त कार्गो वस्तुओं के लिए मानदंडों के आगमन के लिए वीपीटी विस्तार से गणना पत्र प्रस्तुत करे।	
(ii).	उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के दिशा-निर्देशों की धारा 3.1 अनुलग्नक- I और II के तहत अग्रिम शुल्क के निर्धारण के लिए वस्तुओं का वर्गीकरण निर्धारित करती है। ड्राई बल्क कार्गो के लिए अग्रिम शुल्कदर निर्धारण के लिए वस्तुओं का वर्गीकरण नॉन कोकिंग कोयले के अन्य समूह के तहत तापीय कोयला में शामिल है। हालांकि, वीपीटी ने तापीय कोयला को अलग अन्य समूह के रूप में माना है और अलग-अलग शुल्कदर प्रस्तावित की है। वीपीटी तापीय कोयला के ऐसे अलग समूह के आधार प्रस्तुत करने के लिए और एमटी के 4237 प्रति चक्र के तापीय कोयला के लिए मानदंडों को प्रस्तुत करे।	तापीय कोयला को एचएमसी के साथ संभाला जाता है जो समूह में अन्य कार्गो की तुलना में अधिक उत्पादन देता है। इसके अलावा, अनन्य रेलवे गतिविधि है, अर्थात् रेलवे माल-डिब्बे से माल की उतराई जिसमें भारी जनशक्ति और सीएचडी लागत शामिल है। इसलिए, अलग समूह में दिखाया गया है।
3.	अ. उतारने/चढ़ाने के संचालन के लिए उपकरण किराया लागत: उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के दिशा-निर्देशों के धारा 3.4.1 जिसमें उतार चढ़ाव ऑपरेशंस के लिए जहाज और किनारे के बीच कार्गो को संभालने के लिए तैनात किए जाने वाले उपकरण की क्षमता पर नियमों को निर्धारित करता है। वीपीटी ने केवल उर्वरक नौभार के संबंध में उतार चढ़ाव संचालन के लिए प्रस्तावित शुल्कदर पर पहुंचने के लिए गणना प्रदान की है। इस बारे में निम्नलिखित अतिरिक्त जानकारी मांगी गई है	
	(i) प्रत्येक श्रेणी के माल के लिए उपकरण लागत के आगमन के लिए वीपीटी को विवरण गणना पत्र प्रस्तुत करना है।	उसको उपलब्ध कराया गया है
	(ii). वीपीटी को अग्रिम शुल्कदर के आगमन के लिए बंदरगाह द्वारा विचारित उपकरणों की सूची प्रस्तुत करे। अगर उपकरण के विचार में मानदंडों से कोई विचलन होता है जैसे संख्या में विचलन प्रकार आदि, मानदंडों से विचलन के लिए औचित्य के साथ कारणों को भी प्रस्तुत किया जाये।	उतारने/चढ़ाने की नीति 2016 पर मंत्रालय के दिशानिर्देशों के अनुसार, उत्पादकता मानदंडों को तय करते समय "प्रदर्शन मान नीति" का पालन किया जाना आवश्यक है। आईपीए ने सभी प्रमुख बंदरगाहों में कार्गो संभालने का अध्ययन किया है और ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में कुछ मानदंडों को निकाला है है, उन्हें जोड़कर जो प्रत्येक के 12 समूहों के तहत है, जो कि नौवहन मंत्रालय द्वारा मानक शुल्कदर दिशानिर्देशों के एक हिस्से के रूप में संदर्भ के तहत सूचित पत्र के द्वारा अनुमोदित किया गया था। बोस्टन कंसल्टिंग समूह की सिफारिशें बहुत ज्यादा हैं और इस बंदरगाह पर उपलब्ध मौजूदा ढांचागत सुविधाओं के साथ व्यावहारिक तौर पर अप्राप्य। आगे, व्यापार ने बीसीजी की सलाह के अनुसार सुझाए गए नियमों / कामों को पूरा करने में असमर्थता व्यक्त किया है। यह भी एक तथ्य यह है कि बीसीजी के मानदंडों को लागू

करने से पहले कई परिचालन और स्थानीय तार्किक संकीर्ण निर्गम मार्ग को सुलझाया जाना आवश्यक है। बीसीजी समूह द्वारा थोक में ब्रेक पोटभार के लिए कोई विशिष्ट उत्पादकता मानदंड निर्धारित नहीं की गयी है।

तथापि, मंत्रालय ने 7 अक्टूबर 2016 के अपने संचार के दौरान मानक शुल्कदर की गणना के लिए अग्रेषित दिशानिर्देश, जिसमें उत्पादक मानदंड शामिल हैं। जब नवीनतम वर्ष 2015-16 के लिए वास्तविक उत्पादकता लिए जाते हैं ये नियम काफी हद तक अलग-अलग होते हैं। इसके अलावा, मंत्रालय द्वारा अनुमोदित दिशानिर्देशों के खंड 1.8 के अनुसार, पोर्ट ट्रस्ट वास्तविकताओं के आधार पर मानदंडों को काम कर सकता है और उचित औचित्य के साथ अपने स्वयं के नियमों को लिख सकता है। इसलिए, वर्ष 2015-16 के दौरान प्राप्त उत्पादकता मानदंडों में 15% मूल्य जोड़ा गया है। बंदरगाह द्वारा प्रस्तुत वर्ष 2015-16 में बीपीटी द्वारा प्राप्त उत्पादकता स्तर नीचे दिया गए है:

समूह (आईपीए)	ड्राई बल्क (सीओएनबी)	वेसल	टन भार	ओएसबीडी	ओएसबीडी (+) 15%
1	क्यूबी में उर्वरक	46	1728102	6533	7512
2	गंधक और चट्टान फॉस्फोरस	27	438527	5056	5815
3	खाद्य अनाज थोक में (शून्य) मटर और मक्का (शून्य)	3	41744	3331	3831
4	नोन-कोकिंग कोयला (टी.कोयला, एस.कोयला, ए.कोयला)	128	4392840	11052	12710
5	कोकिंग कोयला	15	595184	7935	9125
6	लोहा अयस्क / छर्रों, बॉक्साइट, आईएमपी.आई. अयस्क	34	1177332	9673	11124
7	लोहे का रद्दी माल	3	70862	2746	3158
8	अन्य अयस्क (एम.अयस्क आदि)	34	620031	6496	7471
9	पी.कोक (आईएमपी), सीपी कोक (एक्सपी एंड एमएमपी (शून्य),	118	2626454	6218	7150

		एल.पत्थर, आई। एसएंड, एलएएम कोक, बीएफ स्लैग (शून्य) जिप्सम और अन्य ड्राई बल्क				
10	औद्योगिक नमक	Nil	-	-	-	
11	कच्चा लोहा और एल्यूमिना (आईएमपी) (शून्य)	1	43000	9720	11178	
समूह (आईपीए)	(ब्रेक बल्क)	वेसल	टन भार	ओएसबीडी	ओएसबीडी (+) 15%	
1	खाद्य अनाज, उर्वरक और थैला में मक्का (शून्य)	25	217759	1701	19 6	
2	इस्पात (एक्सपी और इंप)	45	595033	3843	4420	
3	इमारती लकड़ी कुंदा	1	7549	1676	1928	
4	ग्रेनाइट (एप)	36	119945	1786	2054	
5	जनरल माल (एक्सपी/ इम्पोर्ट)		65673	79	915	
	(iii). वीपीटी ने कहा है कि जहां वीपीटी में वास्तवादी संचालन के अनुसार नमूना और उपकरणों के प्रकार में परिवर्तन होता है, वहां भी इसे अपनाया गया है। वीपीटी को इसे संभालने वाले संचालन करने के उपकरण में बदलाव का औचित्य सिद्ध करना है।	हैंडलिंग उपकरण एक अभ्यास के रूप में प्रयोग किया जाता है और जिनके साथ ऑपरेटर / ड्राइवर लंबे समय से परिचित होते हैं, जो दिशानिर्देशों में दिए गए उपकरण विवरणों के समान थे, जिन्हें माना गया था।				
	व समुद्र तट के संचालन के लिए उपकरण किराया लागत: उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन संबंधी दिशानिर्देशों की धारा 4.4.1 समुद्र तट के संचालन के अक्षोपचार के लिए अलग-अलग संचालन धियों को स्वीकृति किया है। बल्क कार्गो के लिए पांच विधियां और ब्रेक बल्क कार्गो लिए चार विधियों को अग्रिम प्रशुल्क दरें आने के लिए निर्धारित किया गया है। इस संबंध में, निम्नलिखित स्पष्टीकरण / अतिरिक्त जानकारी मांगी गई है।					

	(i). वीपीटी ने समुद्र तट के संचालन के असोपचार के लिए दो तरीकों के तहत अग्रिम शुल्कदर का प्रस्ताव किया है (गोदी क्षेत्र में और गोदी क्षेत्र के बाहर)। वीपीटी को यह पुष्टि करनी है की अन्य विधियों को बंदरगाह पर लागू नहीं किया गया है।	यह पुष्टि की जाती है कि अन्य विधियां बंदरगाह के लिए लागू नहीं हैं।
	(ii). वीपीटी अग्रिम शुल्कदर के आगमन के लिए बंदरगाह द्वारा विचारित उपकरणों की सूची के साथ-साथ कार्गो के प्रत्येक श्रेणी के लिए उपकरण लागत के आने के लिए विस्तृत गणना पत्र प्रस्तुत करे। अगर उपकरण के विचार में मानदंडों से कोई विचलन नहीं होता है जैसे संख्या, प्रकार आदि में विचलन, मानदंडों से विचलन के लिए औचित्य के साथ कारण भी प्रस्तुत किए जाये।	स्थानीय स्तर पर उपकरणों के लिए उपयुक्त किराया प्रभारों के साथ तुलना की जाने वाली गतिविधियों के लिए अपेक्षित इकाइयों की संख्या के साथ गणना पत्र का नमूना, प्रस्तुत है।
	(iii). वीपीटी ने कहा है कि कुछ विशेष वस्तुओं जैसे उर्वरक, उर्वरक का कच्चे माल आदि के संबंध में, जहां कार्गो को 5 किलोमीटर से अधिक तक पहुंचाया जा सकता है, वहां जहाजघाट के बाहर गमनागमन के लिए लागू दर से अतिरिक्त 10% अधिक माना जाता है। वीपीटी इस तरह के 10% के अतिरिक्त आधार प्रस्तुत करे।	चूंकि अधिक दूरी के लिए अतिरिक्त ढुलाई होती है, यह माना जाता है कि लागू दर से 10% की वृद्धि उचित है, क्योंकि स्टीवेडोर लम्बी दूरी के लिए अधिक शुल्क होता है।
4.	<u>उतारने/चढ़ाने के संचालन के लिए श्रम लागत:</u>	
(i).	उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के दिशा निर्देशों (श्रम लागत का अनुमान) के अनुलग्नक- VIII में उतारने/चढ़ाने के लिए प्रत्येक वस्तु समूह के संबंध में प्रत्येक बदलाव के लिए श्रम की तैनाती के लिए मानदंडों को निरूपित करता है। वीपीटी ने 16.08.2012 और 01.06.2016 से उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के कार्यों के लिए नियोक्ताओं से अग्रिम संग्रहण के लिए संशोधित दरों का विवरण प्रस्तुत किया है। श्रम लागत पर पहुंचने के लिए वीपीटी विस्तृत कार्यवाही प्रस्तुत करे। अगर उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के दिशा-निर्देशों द्वारा निर्धारित मानदंडों से अगर कोई विचलन है, तो पोर्ट को प्रत्येक विचलन के कारणों को	यह कहना है कि टीएएमपी को प्रस्तुत किया गया बयान, जिस दर पर स्टीवडोरस द्वारा, वस्तु आधार पर वेसेल संचालन के बाद, अग्रिम राशि एकत्र की जा रही है, जिस पर सीएचडी पहुंचा है, स्टीवडोरस द्वारा प्राप्त उत्पादकता स्तरों के आधार पर, उपलब्ध बुनियादी सुविधाओं के साथ संबंधित कार्गो के लिए, और जिसके लिए स्टीवडोरस भी इन सभी वर्षों में स्वीकार कर रहे हैं।

	प्रस्तुत करने का अनुरोध किया जाता है।	
(ii).	<p>उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के दिशानिर्देश श्रम लागत के अनुमान के लिए मानदंडों को निर्धारित करते हैं। ब्रेक बल्क कार्गो की श्रम लागत के अनुमान के लिए नियम प्रत्येक वस्तु के लिए टिंडल प्रति शिफ्ट की एक संख्या निर्धारित करती है। हालांकि, ड्राई बल्क कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में इस प्रकार की टिंडल प्रति चक्र निर्धारित नहीं की जाती है। हालांकि, यह समझा जाता है कि थोक में माल के लिए टिंडल प्रति चक्र अनिवार्य आवश्यकता है। वीपीटी ऊपर की तरफ से इस मुद्दे की जांच कर सकती है और उतारने/चढ़ाने के अक्षोपचार में थोक जहाज़ी में माल को संभालने के लिए श्रम लागत के संबंध में प्रस्ताव में आवश्यक संशोधन कर सकता है।</p>	<p>टिंडल या किसी अन्य श्रेणी की पोस्टिंग या नोन-पोस्टिंग पूरी तरह से ट्रिब्यूनल की सलाह से मैनिंग स्तर के अनुसार की जाती है और प्रति टन अनुमानित लागत (जिसे अग्रिम रूप से एकत्र किया गया है) इस तरह के एक मैनिंग स्तर पर आधारित है।</p>
(iii).	<p>दिशानिर्देश अलग उतारने/चढ़ाने / समुद्र तट के संचालन वाले किनारे के संचालन के लिए जहाज के लिए उपकरणों को संभालने अर्थात् जहाज गियर, एचएमसी, घाट क्रेन आदि का उपयोग के आधार पर शुल्कदर को निर्धारित नहीं करते हैं।</p> <p>हालांकि, वीपीटी ने अपने प्रस्ताव में जहाजी क्रेनों और बंदरगाह मोबाइल क्रेन के इस्तेमाल से अलग-अलग उत्पादकता मानदंडों, विभिन्न उपकरणों के मानदंडों पर विचार करने के लिए उतारने/चढ़ाने कार्यों के लिए अग्रिम शुल्क का प्रस्ताव किया है, और यह बताते हुए कि एचएमसी प्रभार एचएमसी के संबंध में अनुमोदित टीएमपी आदेश संख्या टीएमपी / 9/2016-वीपीटी दिनांकित 21 जून 2016 के अनुसार लगाए जाएंगे।</p> <p>इस संबंध में, यह कहना प्रासंगिक है कि प्राधिकरण ने शुल्कदर नीति दिशानिर्देशों को 2005 के बाद एचएमसी के लिए शुल्कदर को मंजूरी दे दी थी और बाद में, शुल्कदर पॉलिसी दिशानिर्देश को 2015 के बाद मंजूरी दे दी है। एचएमसी के लिए शुल्कदर को अनुमोदन करने के बाद की पद्धति, पूंजी नियोजित पद्धति पर लागत के साथ लाभ, मंत्रालय द्वारा उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन</p>	<p>एचएमसी का इस्तेमाल करते हुए गियररड जहाज़ और गियरलेस जहाज़ के लिए वीपीटी द्वारा भेजे गए प्रस्ताव नोन-एचएमसी संचालन से भिन्न होंगे, जहां सीएचडी श्रमिक तैनात किये जाते हैं। इसलिए इस स्तर पर आगे कोई विचार आवश्यक नहीं है।</p>

	<p>दिशानिर्देशों में निर्धारित पद्धति से अलग है, जो उपकरण के लिए मानदंडों के आधार पर किराया प्रभार है।</p> <p>इसके अलावा, यह ध्यान में लाया गया है कि, दिशानिर्देशों में निर्धारित इष्टतम उपकरण की निगरानी (समुंद्री जहाज की क्रेन या समुद्र तट की क्रेन या एचएमसी या उपकरण का संयोजन) के मानक आधार पर उत्पादकता मानदंड आधारित हैं। इसके अलावा, विशेष रूप से समुद्र तट की निगरानी के लिए गतिविधि में उपयोगकर्ता संस्था को वही सेवा मिलेगी, चाहे कार्गो एचएमसी या जहाज की क्रेन आदि से संभाला जाए। इसलिए, समुद्र तट के संचालन के लिए उपलब्ध उपकरण के आधार पर अलग दर रखने के लिए विवेकपूर्ण नहीं होगा है। उपरोक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, बीपीटी, एचएमसी द्वारा कार्गो के संचालन के लिए और उतारने/चढ़ाने के संचालन के लिए जहाज पर क्रेन द्वारा प्रस्तावित उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के दिशानिर्देशों के अनुलग्नक -5 के अनुरूप एक शुल्कदर के प्रस्ताव पर विचार कर सकता है।</p>	
5.	<p>उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के दिशानिर्देशों अग्रिम प्रशुल्क दरों के आगमन के लिए किसी भी रैंक लदाई / उतराई शुल्क नहीं निर्धारित करता हैं। हालांकि, बीपीटी गोदी क्षेत्र में दूरी के लिए बीपीटी में समुद्र तट के संचालन के संचालन के लिए प्रशुल्क दर की उच्चतम सीमा पर पहुंचते समय, रैंक लदान / उतराई शुल्क माना जाता है। बीपीटी, इस तरह के विचार मानने का आधार प्रस्तुत करें।</p>	<p>टीएमपी द्वारा आयोजित कार्यशाला में, कुछ बंदरगाहों के प्रतिनिधियों ने यह विचार किया था कि अग्रिम शुल्कदर तैयार करने के लिए जारी दिशानिर्देशों में कोई स्पष्टता नहीं है, चाहे रैंक लदान / उतराई गतिविधि पर विचार करें या नहीं। इसलिए, उस संदर्भ में अलग-अलग प्रस्तावित प्रस्तावों को रैंक लदान / उतराई गतिविधि (अनुसूची जी एंड एच) और रैंक लदान उतराई गतिविधि (अनुसूची बी एंड सी) के बिना उचित तरीके से विचार किया गया था।</p>
6.	दरों का स्केल:	
(i).	<p>उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 में कहा गया है कि प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट को सरकार द्वारा समय-समय पर तटीय कार्गो/कंटेनरों जैसे निर्धारित दिशा-निर्देशों का पालन करना चाहिए। (तब) नौवहन, सड़क और परिवहन मंत्रालय और राजमार्ग मंत्रालय (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी नीति निर्देशों में से एक तटीय पोत और तटीय</p>	<p>विदेशी और तटीय माल के लिए एक अलग दर निर्धारित समय पर जांच की जाएगी।</p>

	<p>कार्गो के लिए रियायती दर से संबंधित है। आदेश संख्या टीएएमपी /4/2004-जनरल के पैरा 3(iii) और 5 (2.2) के अनुसार एमएसआरडीएच की नीतिगत दिशा के आधार पर प्राधिकरण द्वारा 7 जनवरी 2005 को पारित किया गया था, सभी संबंधित संचालन शुल्क के लिए विदेशी को दर के 60% पर कार्गो के संचालन शुल्क के लिए रियायती शुल्कदर निर्धारित करने की आवश्यकता है अर्थात् जहाज के किनारे स्थानांतरण और जहाज के किनारों सहित घाट से भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण। (फिर) एमएसआरडीएच द्वारा जारी की गई नीति की दिशा एक समान रूप से 2005, 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों के तहत नियंत्रित सभी प्रमुख बंदरगाहों और निजी टर्मिनल प्रचालक पर लागू की गई है, जो कि शुल्कदर निर्धारित करते हैं। इसलिए, बीपीटी को अनुरोध है कि वह (फिर) एमएसआरडीएच द्वारा जारी नीति दिशा के अनुसार तटीय कार्गो के लिए अलग रियायती दर और राज्य मंत्री द्वारा जारी किए गए उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन दिशानिर्देशों के खंड 2.8 के अनुसार अलग रियायती दर का प्रस्ताव करने पर विचार करें।</p>	
(ii).	<p>एमओएस की नीति दिशा का पालन करने के लिए तटीय पोतभार के लिए रियायती शुल्कदर निर्धारित करते हुए, बंदरगाह उपयुक्त प्रस्तावित दर (जैसे विदेशी पोतभार के लिए) को तटीय रियायत के प्रभाव को पकड़ने के लिए समायोजित कर सकता है जैसा कि अग्रिम और संदर्भ शुल्कदर के मामलों में किया गया है। कृपया विदेशी और तटीय कार्गो के हिस्से का संकेत देने के लिए दर (विस्तृत) होने के विस्तृत कार्य को प्रस्तुत करें।</p>	
7.	प्रदर्शन मानक:	
(i).	<p>बीपीटी ने उत्पादकता मानदंडों को प्रस्तावित किया है जैसा कि इसके द्वारा ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो दोनों के प्रदर्शन मानकों के रूप में अग्रिम शुल्कदर की गणना के लिए माना जाता है। प्रचालक किसी भी तरह 60%</p>	मामले को पहले ही आइटम 2 में समझाया गया है।

	<p>डब्ल्यूपीआई सूचकांक के लिए योग्य है, भले ही वह निर्धारित प्रदर्शन मानकों को प्राप्त करने में सक्षम नहीं है।</p> <p>उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन संबंधी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 और 7.2 के अनुसार, ऑपरेटर प्रदर्शन मानकों की उपलब्धि पर प्रचालन के दूसरे वर्ष में 60% WPI इंडेक्सेशन के बजाय 100% डब्ल्यूपीआई इंडेक्सेशन के लिए हकदार होगा जैसा कि नौवहन मंत्रालय द्वारा जारी ड्राई बल्क कार्गो के लिए 16 जून 2016 के पत्र संख्या पीडी-1103/73/2013-पीटी(पीटी) के अंतर्गत बर्थिंग नीति में निर्धारित किया गया है। इसलिए, वीपीटी, ड्राई बल्क कार्गो के लिए बर्थिंग नीति के अनुसार प्रदर्शन मानदंडों का प्रस्ताव करने के लिए ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रदर्शन मानकों को प्रस्तावित के रूप में रखा जा सकता है।</p>	
(ii).	<p>वीपीटी ने ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रदर्शन मानक प्रस्तावित किया ड्राई बल्क कार्गो के लिए, 12 कार्गो के लिए प्रदर्शन मानक प्रस्तावित किया गया है जबकि एसओआर में अग्रिम शुल्क 13 मर्दों के लिए प्रस्तावित किया गया है। ब्रेक बल्क कार्गो के प्रदर्शन के लिए 5 पोतभार मर्दों के लिए प्रदर्शन मानक प्रस्तावित किया गया है, क्योंकि अग्रिम शुल्कदर निर्धारण के लिए माना जाने वाला 12 कार्गो मर्दों के मुकाबले प्रस्ताव किया गया है। प्रस्तावित अग्रिम शुल्कदर और प्रदर्शन मानक के बीच गलत मिलान को ठीक करने के लिए वीपीटी से अनुरोध किया जाता है।</p>	<p>पांच कार्गो के प्रदर्शन मानक सभी 12 कार्गो वस्तुओं के अन्तर्गत है जैसे कि वीपीटी में मोटे तौर पर संभाला जाता है, क्योंकि वे उत्पादन दर के मामले में एक ही समूह में गिरते हैं। इसलिए, इसका पालन किया गया।</p>

11. **कार्रवाई बिंदु संख्या 4.3(iv) के संदर्भ में, वीपीटी ने 28 फरवरी 2017 को दिनांकित पत्र नं. क्यूटीआरए/ जनरल/ स्टीव नीति के माध्यम से मंडल के अनुमोदन की एक प्रति संकल्प संख्या 148/2016-17 के तहत प्रस्तुत किया है।**

12. उपरोक्त पैरा 8 (i), (ii) और (iii) में लाया गया संयुक्त सुनवाई पर फैसला करने वाली कार्रवाई के संदर्भ में, वीपीटी ने 4 फरवरी 2017 को व्यापार के साथ एक बैठक आयोजित की है। व्यापार के सदस्यों के साथ मीटिंग के मिनट की एक प्रति सुसज्जित है। मीटिंग के मिनट की मुख्य विशेषताएं नीचे दी गई हैं:

- (i). मर्दों के नामकरण से संबंधित मामले में एल्यूमिना और कच्चे लोहे की सिल्लियां और इसी तरह के थोक में पोतभार, सुश्री ओरीसा स्टीवेडोर्स लिमिटेड के प्रतिनिधि, ने कहा कि वीपीटी पर संभालने वाले वस्तु एल्यूमिना सिल्लियां को एक अलग श्रेणी में बांटा जाना चाहिए और कच्चे लोहे के साथ विलय नहीं करना चाहिए क्योंकि एल्यूमिना और

एल्यूमिना सिल्लियां (बंडल) का उत्पादन कच्चे लोहे के समूह से पूरी तरह अलग है। उन्होंने ओएसबीडी को संशोधित करने का भी अनुरोध किया।

- (ii). (अ). यह वीपीटी द्वारा स्पष्ट किया गया था कि इस वस्तु समूह को इस संबंध में जारी दिशानिर्देशों के आधार पर वर्गीकृत किया गया है। हालांकि, उपरोक्त औचित्य को देखते हुए, एल्यूमिना शब्द को कच्चे लोहे की सिल्लियां के साथ जोड़ा गया था, इसे हटाने के लिए सिफारिश की जाएगी।
- (ब). यह निर्णय लिया गया कि वीपीटी के काम के स्वरूप के लिए नामकरण "एल्यूमिना और कच्चे लोहे की सिल्लियां और इसी तरह की ड्राई बल्क कार्गो" का समूह उपयुक्त नहीं है। नामकरण को "कच्चा लोहा और सरूप ड्राई बल्क कार्गो" कहा जाना चाहिए। हालांकि यह कार्गो वीपीटी पर कभी नहीं आ रहा है।
- (iii). वीपीटी में एल्यूमिनियम सिल्लियां का संचालन ब्रेक बल्क के रूप में किया जाता है और मैसर्स ओ.एस.एस.एल ने कहा है कि संचालन में लैशिंग और चोकिंग शामिल है और वीपीटी के स्टीवेडोरिंग और शोर हैंडलिंग संचालन के लिए एडहोक अपफ्रंट टैरिफ के लिए हमारे लिए, अनुसूचियां डी और ई के आइटम -7 पर ग्रेनाइट और संगमरमर के गतिविधि के समान है,, इसे अतिरिक्त मद के रूप में जोड़ा जा सकता है। इसलिए, ओएसएल को अनुरोध किया गया था कि वे अपनी सहमति व्यक्त करें ताकि इस मामले को टीएएमपी के साथ उठा सके।
- (iv). विशाखापटनम उतारने/चढ़ाने के एसोसिएशन (वीएसए) के प्रतिनिधि ने अपनी पहली टिप्पणियों को दोहराया कि उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन की गतिविधि विभिन्न कारकों और लागत के तत्वों के साथ काफी जटिल है, जो वास्तविक शुल्कदर संरचना में वास्तविकता से संभव नहीं हो सकता है और वीपीटी से व्यावहारिक दृष्टिकोण के लिए अनुरोध किया जा सकता है विभिन्न कार्गो के लिए सामान्य शुल्कदर का प्रस्ताव करना और शुल्कदर के निर्धारण के लिए समग्र रूप से लगना चाहिए।
- (v). विषय के मुद्दे पर, वीपीटी ने स्पष्ट किया कि आईपीए द्वारा जारी दिशानिर्देशों के आधार पर मानक शुल्कदर का काम किया गया था और एक समूह में समान रूप से समान कार्गो समूहीकृत किए जाने वाले विभिन्न गतिविधियों को ध्यान में रखते हुए तथा प्रस्तावित शुल्कदर एक संकेतक शुल्कदर है जो की एक उच्चतम सीमा दर पर है। व्यापार की उच्चतम सीमा दर के आधार पर दर के उद्घरण में लचीलापन हो सकता है।
- (vi). वीएसए के प्रतिनिधि ने यह भी अनुरोध किया कि वर्तमान आर्थिक स्थिति और बंदरगाह क्षेत्र में प्रचलित प्रतियोगी वातावरण को देखते हुए, वीपीटी में उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के लिए सामान्य शुल्कदर के निर्धारण का कार्य समय के लिए छोड़ा जा सकता है, क्योंकि पोर्ट भी परिवर्तन चरण से जा रहा है और कई संचालन अभी तक स्थिर नहीं हैं।
- (vii). विस्तृत चर्चा के बाद, यह सभी व्यापार प्रतिनिधियों और उतारने/चढ़ाने संस्थाओं को सूचित किया गया था कि आईपीए दिशानिर्देशों और सिफारिश के आधार पर प्रशिक्षण किया गया था और सन्दर्भ मानकों साथ ही साथ शुल्कदर के आगमन में उचित परामर्श किया गया था और व्यापार को निर्धारण के साथ सहयोग करना चाहिए। प्रकाशित किये गए सुझावों को व्यवस्थित शामिल किया जाएगा और प्रस्ताव को स्वीकृति के लिए टीएएमपी को भेजा जाएगा।

13.1. वीपीटी द्वारा 7 दिसंबर 2017 के पत्र के माध्यम से प्रस्तुत उत्तर के अनुसार, यह पाया गया कि बंदरगाह ने हमारे पत्र में उठाए गए महत्वपूर्ण बिंदुओं को संबोधित नहीं किया है। वीपीटी की प्रतिक्रिया से उत्पन्न होने वाले निम्नलिखित बिंदुओं पर अतिरिक्त जानकारी / स्पष्टीकरण देने के लिए वीपीटी को 11 जनवरी 2018 के हमारे पत्र के माध्यम से अनुरोध किया गया था।

क्रमांक	7 दिसंबर 2017 के वीपीटी के उत्तर में अंतराल को देखते हुए अतिरिक्त जानकारी की मांग
(i).	बिंदु संख्या 3 (ए) और (बी) (ii) उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन करने के लिए उपकरण लागत :
(अ).	वीपीटी को अनुरोध किया गया था कि वह अग्रिम शुल्कदर दरों के आगमन के लिए बंदरगाह द्वारा विचार किए गए उपकरणों की सूची के साथ-साथ कार्गो के प्रत्येक श्रेणी के लिए उपकरण लागत के आने के लिए विस्तृत विवरण गणना पत्र प्रस्तुत करें। हालांकि, वीपीटी ने उतारने/चढ़ाने संचालन के गणना पत्र का नमूना प्रस्तुत किया है- केवल उर्वरक के संबंध में। वीपीटी से अनुरोध किया जाता है कि प्रत्येक पोतभार मदों के लिए बंदरगाह द्वारा माना गया उपकरण के साथ-साथ विवरण गणना पत्र प्रस्तुत करें।

(ii).	बिंदु 6 दरों का स्तर:
(अ).	वीपीटी को अनुरोध किया गया था कि वह शिपिंग मंत्रालय के निर्देशों के अनुपालन में विदेशी और तटीय कार्गो के हिस्से के आधार पर विदेशी और तटीय कार्गो के लिए अलग-अलग प्रशुल्क दरों को सूचित करे। वीपीटी ने सूचित किया है कि इस मुद्दे की जांच की जाएगी और उचित समय पर सूचित किया जाएगा। वीपीटी के उत्तर की प्रतीक्षा है। वीपीटी से अनुरोध किया गया है कि वे जल्द से जल्द जानकारी जमा करें।

13.2. वीपीटी ने 11 जनवरी 2018 के अनुस्मारक के बावजूद जवाब नहीं दिया है।

14. इसके बाद, वीपीटी ने 17 मार्च 2018 के अपने पत्र में प्रस्तुतिकरण किया है:

- (i). अनुलग्नक-VI (रेलवे) (अनुसूची-I-रेलवे टीएएमपी अधिसूचना संख्या टीएएमपी/84/2016-T वीपीटी दिनांकित 10 फरवरी 2017 में) जो कि वीपीटी पर **उतारने/चढ़ाने** संचालन के लिए शुल्कदर को दर्शाता है जिसमें रेल के संचालन शुल्क शामिल हैं, को "आवश्यक नहीं" माना जा सकता है क्योंकि तापीय कोयला सहित रेलवे के संचालन शुल्क से संबंधित पोतभार के समुद्र तट के संचालन के अस्त्रोपचार में शामिल किए गए थे।
- (ii). तापीय कोयला कोयला के लिए रेलवे संचालन शुल्क के लिए वीपीटी ने निम्नलिखित गणना पत्र प्रस्तुत किये:

	₹
सीएचडी मज़दूर / मिस्त्री की औसत लागत	- 1850
उगाही @ 150%	- 2775
श्रमिकों के लिए टुकड़ा दर	- 30
1 श्रमिकों की कुल लागत	- 4655
10 श्रमिकों की मंडली की लागत	- 46550
मंडली द्वारा उतार दी गई टनधारिता (10 कर्मचारी = 2 वैगन्स x 58 टी)	- 116 T
1 टन उतारने की लागत	- रु 401.30
	शून्यान्त करके रु 402

15. इस मामले में परामर्श से संबंधित कार्यवाही इस प्राधिकरण के कार्यालय के अभिलेख पर उपलब्ध है। संघों द्वारा प्राप्त टिप्पणियों और तर्कों का एक प्रासंगिक अंश संघों को अलग से भेजा जाएगा। इन विवरणों को हमारी वेबसाइट <http://tariffauthority.gov.in> पर भी उपलब्ध कराया जाएगा।

16. मामले की प्रसंस्करण के दौरान एकत्र की गई सूचना की संपूर्णता के संदर्भ में, निम्नलिखित स्थिति उभर रही है:

- (i). वीपीटी ने नवंबर 2016 में उपरोक्त दिशानिर्देशों के तहत एक प्रस्ताव दायर किया था। मामले के प्रसंस्करण के दौरान संबंधित उपयोगकर्ता / उपयोगकर्ता संगठनों द्वारा किए गए कुछ बिंदुओं को ध्यान में रखते हुए, वीपीटी ने 4 फरवरी 2017 को विशाखापत्तनम स्टीवेडोर संस्था (वीएसए) और उड़ीसा स्टीवेडोर लिमिटेड (ओएसएल) सहित व्यापार के साथ एक बैठक की थी जिसमें उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के लिए अग्रिम शुल्कदर के निर्धारण के प्रस्ताव पर चर्चा की गई थी। वीपीटी से 24 अप्रैल 2017 के हमारे पत्र के माध्यम से अतिरिक्त सूचना व स्पष्टीकरण मांगे गए थे। दीर्घ अनुवर्ती कार्रवाई के बाद, वीपीटी ने 7 दिसंबर 2017 के अपने पत्र के माध्यम से जवाब दिया है। जानकारी/स्पष्टीकरण प्रस्तुत करते समय, वीपीटी ने इसके प्रस्ताव को संशोधित कर दिया है, जिसमें ओएसएल द्वारा एल्यूमिनियम और कच्चे लोहे की सिलिलियो के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित शुल्कदर के रूप में दिए गए एक बिंदु के लिए ध्यान में रखते हुए था। इसके बाद, बंदरगाह ने 17 मार्च 2018 के अपने पत्र को स्पष्ट किया है कि, स्टीवेडॉरिंग संचालन अपने प्रस्ताव में प्रस्तावित निष्क्रमण के लिए रेलवे साधन के लिए अग्रिम शुल्कदर की अधिकतम सीमा से संबंधित अनुलग्नक- VI, और इस प्राधिकरण द्वारा अनौपचारिक दर को अधिसूचित किया गया क्योंकि अनुसूची- I को

आवश्यक नहीं माना जा सकता है क्योंकि तापीय कोयला सहित रेलवे के संचालन के शुल्क संबंधित कार्गो के समुद्र तट के संचालन में शामिल किए गए थे।

वीपीटी का मूल प्रस्ताव, और वीपीटी द्वारा 7 दिसंबर 2017 के अपने पत्र के संशोधित प्रस्ताव के साथ अतिरिक्त सूचना/स्पष्टीकरण और वीपीटी द्वारा प्रस्तुत दिनांक 17 मार्च 2018 को विश्लेषण में माना जाता है।

- (ii). जैसा कि पहले कहा गया है, इस प्राधिकार प्राधिकरण ने 8 फरवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/84/2016-वीपीटी के पास एक अंतरिम व्यवस्था के रूप में अनौपचारिकता के आधार पर अग्रिम स्टीवेडोर और समुद्र तट के संचालन को मंजूरी दी है। वर्तमान अभ्यास वीपीटी द्वारा दायर किए गए प्रस्ताव के आधार पर अंतिम अग्रिम शुल्कदर के निर्धारण के लिए है।
- (iii). मामले का विश्लेषण करने के लिए आगे बढ़ने से पहले, यह कहना प्रासंगिक है कि विशाखापत्तनम स्टीवेडोरस संस्था (वीएसए) ने कहा है कि वीपीटी को प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट अधिनियम के अनुसार इस प्राधिकरण के माध्यम से प्रामाणिक शुल्कदर का प्रस्ताव और ठीक करने का अधिकार नहीं है और वीपीटी को मामले को स्थगित में रखने के लिए अनुरोध किया। वीएसए ने यह भी बताया है कि स्टीयरिंग की गतिविधि प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट (एमपीटी) अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के तहत नहीं आती है। केवल धारा 42 (3) के तहत प्रदान की गई सेवाओं को इस प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र में शामिल किया गया है। वीएसए ने भी वाद-विवाद करने की मांग की है कि वे एमपीटी अधिनियम की धारा 121 के तहत अधिकृत हैं और इसलिए वीएसए ने दावा किया है कि स्टीवेडोरिंग गतिविधि के लिए टीएएमपी स्थिरीकरण दर का सवाल नहीं उठता है।

एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के संदर्भ में वीएसए द्वारा बनाई गई बातों के संबंध में, यह एमपीटी अधिनियम 1963 की धारा 42 का उल्लेख करने के लिए अधिक प्रासंगिक है जो एक प्रमुख बंदरगाह के न्यासी समिति को शुरू करेगा। वर्ष 2016 में सरकार द्वारा जारी किए गए उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन की नीति के अनुसार, स्टीवेडोरिंग गतिविधि में बंदरगाह में जहाजों के लदाई और उतराई और कार्गो का भंडार शामिल है और समुद्र तट के संचालन की गतिविधि में हुक बिंदु को/से माल का प्रबंध करना और प्राप्त करना शामिल है, घाट से यातायात के लिए अंतर रूप-विषयक परिवहन और उपाध्यक्ष के विपरीत और माल माल-डिब्बा/ट्रक को/से माल प्राप्त करना और वितरित करना। स्टीवेडोरिंग और समुद्र तट के संचालन के असोपचार के अंतर्गत आने वाली गतिविधियां, एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 में सूचीबद्ध गतिविधियां हैं। एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 48 में निर्धारित अनुसार, प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट, एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 में सूचीबद्ध स्वयं सेवा प्रदान कर सकती है या किसी व्यक्ति को केंद्र सरकार की पिछली मंजूरी के साथ उन सेवाओं का उल्लेख कर सकती है। एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 के तहत सूचीबद्ध सेवाओं के लिए दर और शर्तों के स्केल को तय करने के लिए इस प्राधिकरण को एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 48, सशक्त बनाती है जो प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट या एमपीटी अधिनियम, 1963 धारा 42 (3) के तहत अधिकृत किसी अन्य व्यक्ति द्वारा किया गया है। इस प्रकार, एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 42 के साथ धारा 42 (3) और 48 के तहत, उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के दर के निर्धारण इस प्राधिकरण के अधिकार क्षेत्र के भीतर ठीक बैठता है। वीएसए द्वारा संदर्भित प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट अधिनियम 1963 का खंड 121 इस प्राधिकरण, प्रमुख बंदरगाहों के न्यासी समिति या उसके कर्मचारी द्वारा अच्छे विश्वास में किए गए कार्यों के संरक्षण से संबंधित है। वीएसए द्वारा उद्धृत कहा गया प्रावधान प्रासंगिक नहीं लगा है।

यह जानकारी यहां प्रासंगिक है कि 14 जून 2016 के पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) के माध्यम से नौवहन मंत्रालय (एमओएस) ने प्रमुख बंदरगाहों, 2016 के लिए उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन नीति की एक प्रति अग्रेषित की है जो की 01 अगस्त 2016 से प्रभावी होगी। मेजर पोर्ट ट्रस्टों के लिए उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन की नीति के मुद्दे के बाद, भारतीय बंदरगाहों संस्था, नौवहन मंत्रालय के एक शीर्ष समिति को नौवहन मंत्रालय द्वारा उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के लिए प्रामाणिक शुल्कदर के निर्धारण के लिए दिशानिर्देश तैयार करने का कार्य सौंपा गया था। आईपीए ने एक विशेषज्ञ समिति का गठन किया है। समिति ने लंबाई पर विचार-विमर्श किया और स्टीवेडोरिंग और समुद्र तट के संचालन के लिए प्रामाणिक शुल्कदर के निर्धारण के लिए दिशानिर्देश तैयार किये हैं। आईपीए ने, कहे गए दिशानिर्देश तैयारी को तैयार करते हुए, संस्था स्टीवेडोरस के संघराज्य के साथ बैठक भी की थी। आईपीए की रिपोर्ट के आधार पर, एमओपी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत प्राधिकरण

नीति द्वारा प्राधिकरण के विचारों का पता लगाने के बाद, राज्य प्राधिकरण द्वारा उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के दिशानिर्देश जारी किए गए थे। मेजर पोर्ट ट्रस्ट अधिनियम 1963 (1963 का 38) की धारा 111 के तहत नौवहन मंत्रालय (एमओएस) में भारत सरकार द्वारा जारी नीति दिशा के अनुपालन में, जैसा कि एमओएस ने अपनी संचार संख्या पीडी -11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 7 अक्टूबर 2016 को नौवहन मंत्रालय द्वारा 17 अक्टूबर 2016 के पत्र के साथ अवगत किया है, प्रमुख बंदरगाहों के लिए शुल्कदर प्राधिकरण ने प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट अधिनियम 1963 की धारा 42 (3) के तहत प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट द्वारा अधिकृत उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के अस्त्रोपचार के लिए अग्रिम शुल्क के निर्धारण के लिए दिशानिर्देशों को सूचित किया है। एमपीटी अधिनियम, 1963 की धारा 111 के तहत एमओएस द्वारा जारी किए गए उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के दिशानिर्देश इस प्राधिकरण के साथ-साथ प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट पर बाध्यकारी हैं।

जैसा कि पहले कहा गया है, उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन की सम्मिलित गतिविधियों की सरगम प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट्स अधिनियम, 1963 की धारा 42 के तहत सूचीबद्ध गतिविधियां हैं, जिसके लिए यह प्राधिकरण प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट अधिनियम, 1963 की धारा 48 के अनुसार शुल्कदर को ठीक करने के लिए अनिवार्य है। 14 जून 2016 के दिनांक के अनुसार सरकार द्वारा जारी किए गए प्रमुख बंदरगाहों, 2016 के लिए उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन की नीति के खंड 3 के अनुसार, विशेष रूप से टीएएमपी उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन वाली गतिविधियों के लिए, टीएएमपी को जारी किए जाने वाले दिशानिर्देशों के एक समूह पर आधारित प्रमुख बंदरगाह के लिए अलग से मानक शुल्कदर को सूचित करेगा। इस प्रकार, यह वीएसए के ध्यान में लाया जाता है कि यह प्राधिकरण वीपीटी सहित सभी प्रमुख बंदरगाह ट्रस्टों में उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के लिए शुल्क तय करने के लिए अपनी वैधानिक शक्तियों के भीतर अच्छी तरह से है। इस प्राधिकरण ने पहले ही 8 फरवरी 2017 को वीपीटी समेत सभी प्रमुख बंदरगाहों के लिए उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के अस्त्रोपचार के लिए अनुमोदित अनौपचारिक दर के आदेश के माध्यम से आदेश दिया है। एमओएस द्वारा जारी दिशानिर्देशों के बाद उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के अस्त्रोपचार के अंतिम दरों को अन्य सभी प्रमुख बंदरगाहों ट्रस्टों के लिए इस प्राधिकरण द्वारा भी मंजूरी दी गई है। उपरोक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, वीएसए द्वारा वीपीटी के प्रस्ताव को स्थगित रखने के लिए बनाए रखने के मुद्दे को ध्यान में लाया नहीं जाता है।

- (iv). (अ). दिशानिर्देश प्रत्येक ड्राई बल्क कार्गो और बल्क कार्गो के तहत बारह व्यापक वस्तु ग्रुप के लिए मानदंड लिखते हैं वीपीटी ने तेरह ड्राई बल्क समूह के लिए उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के लिए अग्रिम शुल्कदर का प्रस्ताव किया है, जैसे (i) तैयार उर्वरक, (ii) उर्वरक - कच्चा माल, (iii) खाद्य अनाज, (iv) नोन कोकिंग कोयला, (v) कोकिंग कोयला, (vi) लौह अयस्क, लौह अयस्क छल्ले, बेंटोनाइट, बॉक्साइट, तांबा कॉन्स्ट्रेट, लेड एंड जस्ता अयस्क, (vii) कटा हुआ स्कैप, (viii) भारी पिघलने रद्दी माल (एचएमएस), (ix) अन्य अयस्कों और खनिज, (x) व्यापक पोतभार के बाद चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लैक, क्ले, रेत और अन्य समान ड्राई बल्क कार्गो, (xi) नमक, (xii) एल्यूमिना और कच्चे लोहे की सिलिलियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो, (xiii) तापीय कोयला (निर्यात), दिशानिर्देशों में निर्धारित व्यापक कार्गो वर्गीकरण के बाद। यह ड्राई बल्क कार्गो के लिए अग्रिम शुल्कदर निर्धारण के लिए वस्तुओं की सूची वर्गीकृत दिशा-निर्देश सूची के अनुलग्नक -1 से देखा गया है कि तापीय कोयला को नोन कोकिंग कोयला के वस्तु समूह के तहत वर्गीकृत किया गया है। हालांकि, वीपीटी ने तापीय कोयला (निर्यात) को अलग श्रेणी के रूप में माना है और तापीय कोयला (निर्यात) के लिए अलग अग्रिम शुल्क प्रस्तावित किया है। तापीय कोयला के इस तरह के अलग-अलग समूह के आधार पर मांग और प्रति पाली 4237 टन पर तापीय कोयला के लिए मानदंडों को गोद लेने का आधार पर, वीपीटी ने कहा है कि तापीय कोयला एचएमसी के साथ संभाला जाता है जो समूह में अन्य कार्गो की तुलना में अधिक आउटपुट देता है। इसके अलावा, इस कार्गो को संभालने के लिए एकमात्र रेलवे गतिविधि है, अर्थात् रेलवे वैगन से कार्गो का उतारना जिसमें विशाल जनशक्ति और सीएचडी लागत शामिल है। इसलिए, तापीय कोयला को अलग से वर्गीकृत किया गया है और वीपीटी द्वारा तापीय कोयले के लिए पृथक शुल्कदर प्रस्तावित किया गया है। दिशा-निर्देशों का खंड 1.8 इस प्राधिकरण को बंदरगाह पर स्थानीय

स्थितियों के आधार पर निर्धारित मानदंडों से विचलन स्वीकार करने की अनुमति देता है। अपने बंदरगाह में तापीय कोयले को संभालने की विधि के आधार पर वीपीटी द्वारा प्रस्तुत औचित्य पर भरोसा करते हुए, यह प्राधिकरण, वीपीटी के प्रस्ताव के साथ आगे बढ़ने के लिए इच्छुक है, जो तापीय कोयला के पृथक् वर्गीकरण के लिए आगे की तरफ निर्धारण और किनारे से निपटने के संचालन के लिए अग्रिम शुल्कदर निर्धारण में है। दिशा-निर्देशों के अनुलग्नक- I के सीरियल नंबर 4 पर कमोडिटी ग्रुप का नाम "नोन कोकिंग कोयला (तापीय कोयला) है और उल्लिखित इस कमोडिटी समूह के तहत कार्गो कहा गया है कि उक्त दिशानिर्देशों में तापीय कोयला है। वीपीटी ने अपने प्रस्ताव को नोन-कोकिंग कोयला के रूप में नामित किया है। शब्द (तापीय कोयला) इस कार्गो मद के तहत वीपीटी द्वारा प्रस्तावित नहीं है। वीपीटी ने तापीय कोयला (निर्यात) के लिए अलग से मांग की है जिसके लिए उसने पहले के पैराग्राफ में बताए गए कारणों को प्रस्तुत किया है। चूंकि दिशा निर्देश स्पष्ट रूप से इस कमोडिटी ग्रुप के तहत तापीय कोयला निर्दिष्ट करते हैं, इसलिए दिशानिर्देश की स्थिति के अनुरूप होने के लिए "तापीय कोयला" शब्द को इस कार्गो में जोड़ा जाता है।

- (व). ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में, वीपीटी ने नौ ब्रेक बॉल कार्गो समूह के लिए स्टीवेडोरिंग और शोर हैंडलिंग ऑपरेशंस के लिए अग्रिम शुल्कदर का प्रस्ताव किया है जैसे, (i) बैगड पोतभार, (ii) जंबो बैग, (iii) लोहा और स्टील-काँइल और स्लैब, (iv) लोहा, स्टील पाइप, ट्यूब, प्लेट्स, (v) इमारती लकड़ी का कुंदा-नरम, (vi) लकड़ी का कुंदा-ठोस, (vii) ग्रेनाइट्स एंड मार्बल्स, (viii) परियोजना पोतभार, (ix) मशीनरी और मशीनरी पार्ट्स, दिशानिर्देशों में निर्धारित व्यापक माल वर्गीकरण के बाद। बंदरगाह ने आरओआरओ के अलावा ब्रेक बल्क कार्गो समूह अर्थात् कंटेनर रिक्त, कंटेनर लादेन और मोटर वाहन के लिए दर प्रस्तावित नहीं की है। अगर बंदरगाह अधिकारियों ने इन कार्गो को संभालने के लिए कदम उठाया, तो वीपीटी इन ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अग्रिम सीमा शुल्कदर मांगने के साथ-साथ गजट में आदेश की अधिसूचना की तारीख से दो महीने के लिए एक प्रस्ताव तक दायर किया जा सकता है।

- (स). प्रस्ताव में, "एल्यूमिना और कच्चा लोहा सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो" के रूप में वर्गीकृत एक कार्गो है। इस संबंध में, मैसर्स ओरीसा स्टीवेडोर्स लिमिटेड (ओएसएल) ने कहा है कि एल्यूमिना को उसके द्वारा प्राप्त फॉर्म में संभाला जाता है। ओएसएल ने कहा है कि एल्यूमिना के लिए प्रस्तावित उत्पादकता और शुल्कदर स्तर प्राप्त नहीं किया जा सकता है और इसलिए पोर्ट को इसकी समीक्षा करने की आवश्यकता है।

जैसा कि पहले कहा गया है, वीपीटी ने व्यापार के साथ एक बैठक आयोजित की है जिसमें वीएसए और ओएसएल ने वीपीटी द्वारा अग्रेषित मीटिंग में मिनटों से देखा है। उक्त बैठक में, ओएसएल ने दोहराया है कि वे एल्यूमिना सिल्लियां जो कच्चे लोहे से विलीन नहीं होनी चाहिए क्योंकि उनका उत्पादकता स्तर पूरी तरह से अलग है। एल्यूमिना सिल्लियां को ओडिसा के रूप में नियंत्रित किया जाता है और हैंडलिंग ग्रेनाइट और मार्बल के समान है। व्यापार के साथ चर्चा के आधार पर, वीपीटी ने ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रस्तावित दर के सभी कार्यक्रमों से "एलुमिना" को सीरियल नंबर 12 से निकालने का निर्णय लिया है और ब्रेक बल्क कार्गो के तहत कार्गो नामकरण "ग्रेनाइट एंड मार्बल" के साथ "एल्यूमिना सिल्लियां" जोड़ने का प्रस्ताव रखा है। संक्षेप में, ड्राई बल्क कार्गो और अल्युमिनियम सिल्लियां से हटने के लिए प्रस्तावित किया गया है जिसे वीडटीटी में एल्यूमिना सिल्लियां संभालने के लिए वस्तु समूह "ग्रेनाइट्स एंड मार्बल्स" के तहत ब्रेक बल्क कार्गो के तहत जोड़ा जाना प्रस्तावित है जो वीपीटी में एल्यूमिना सिल्लियां का संचालन ब्रेक बल्क कार्गो के रूप में किया जाता है और हैचेस में लैशिंग, चोकिंग और संचालन गतिविधि ग्रेनाइट और मार्बल की तरह है।

उतारने/चढ़ाने और शोर से निपटने संबंधी दिशा-निर्देशों का अनुच्छेद 3.2, दो प्रमुख श्रेणियों अर्थात्, ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के तहत अग्रिम शुल्कदर निर्धारण के लिए वस्तुओं का वर्गीकरण निर्धारित करता है। कहे गए खंड ने प्रकृति, भौतिक विशेषताओं और उस और के निपटान की पद्धति के आधार पर और श्रेणी में से किसी एक के तहत और को वर्गीकृत करने के लिए मेजर पोर्ट ट्रस्ट को अनुमति दी है।

उतारने/चढ़ाने की संस्था, ओएसएल ने इस माल को संभालने वाले लोगों द्वारा उल्लिखित होने पर, वीपीटी में अपनाई जाने वाली विधि को नियंत्रित करने के आधार पर थोक में ड्राई बल्क कार्गो को वर्गीकृत करने में परिवर्तन है। ओएसएल द्वारा बनाए गए अंकों की समीक्षा करते हुए, वीपीटी ने स्वीकार किया है कि मूल प्रस्ताव में प्रस्तावित पोतभार का नामकरण "एल्यूमिना और कच्चे लोहे की सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो " ड्राई बल्क कार्गो के तहत वीपीटी और पोर्ट के काम के पैटर्न के लिए उपयुक्त नहीं है और

नामकरण को "कच्चा लोहा और समान ब्रेक बल्क कार्गो " के रूप में संशोधित किया है। इसके अलावा, ब्रेक बल्क कार्गो के तहत कार्गो "ग्रेनाइट एंड मार्बल्स" के तहत एल्यूमिना को पहले बताए गए कारणों के लिए शामिल किया गया है।

कार्गो का वर्गीकरण, पोर्ट ट्रस्ट के क्षेत्र में पड़ता है। खंड 3.2 के अनुसार, जो माल को वर्गीकृत करने के लिए पैरामीटर प्रदान करता है, वीपीटी ने भौतिक विशेषताओं (बल्क में/ब्रेक बल्क में) और हैंडलिंग (ग्रेनाइट और मार्बल के समान) के आधार पर ग्रेनाइट और मार्बल के साथ एल्यूमिना सिल्लियां का वर्गीकरण करने का प्रस्ताव रखा है। इस संबंध में वीपीटी के फैसले पर भरोसा किया गया है।

- (द). उपरोक्त संशोधनों के अलावा, पोर्टफोलियो ने दिशा निर्देशों में निर्धारित माल वर्गीकरण का व्यापक रूप से पालन किया है। बंदरगाह द्वारा प्रस्तावित कार्गो वर्गीकरण इसलिए माना जाता है।

(v). **ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता मानक:**

- (अ). ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उत्पादकता मानदंडों को दिशानिर्देशों की धारा 3.3 निर्धारित करती है। वीपीटी ने 100 टी क्षमता के 1 एचएमसी का इस्तेमाल करते हुए गीयरड वेसेल और गियरलेस वेसेल के साथ उतारने/चढ़ाने संचालन के लिए अलग से अग्रेषण की मांग की है।

- (ब). वीपीटी ने मूल रूप से निम्नलिखित प्रमुखों के तहत अलग-अलग गतिविधियों के लिए अग्रिम शुल्कदर का प्रस्ताव दिया है:

- (i). ड्राई बल्क कार्गो (आयात/निर्यात) के लिए गीयरड वेसेल के लिए
- (ii). ब्रेक बल्क कार्गो गीयरड वेसेल के लिए
- (iii). ड्राई बल्क कार्गो (आयात/निर्यात) के लिए विना गीयरड वेसेल के लिए एचएमसी का उपयोग (1 मात्रा)
- (iv). रेलवे द्वारा निकासी के साथ एचएमसी (1 नंबर) का उपयोग करने वाले विना गीयरड वेसेल्स के लिए ड्राई बल्क कार्गो के लिए।

हालांकि, वीपीटी ने 17 मार्च 2018 के अपने पत्र के बाद स्पष्ट किया है कि उपरोक्त मद संख्या (iv) के लिए अग्रिम उतारने/चढ़ाने शुल्कदर, रेलवे द्वारा निकासी के संदर्भ में जरूरी नहीं है क्योंकि यह गतिविधि वीपीटी के समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए प्रस्तावित अग्रिम शुल्कदर के तहत शामिल है। अंतिम अग्रिम शुल्कदर के निर्धारण के दौरान वीपीटी द्वारा प्रस्तुत उपरोक्त स्पष्टीकरण को ध्यान लिया जाता है।

उपकरण संभालने के उपयोग के आधार पर दिशानिर्देश अलग उतारने/चढ़ाने / समुद्र तट प्रहस्तन वाले शुल्कदर को निर्धारित नहीं करते हैं, अर्थात् शिप गियर, एचएमसी, घाट क्रेन आदि। हालांकि, वीपीटी ने अपने प्रस्ताव में, हार्बर मोबाइल क्रेन का इस्तेमाल करते हुए गीयरड वेसेल और गियरलेस वेसेल के लिए उतारने/चढ़ाने संचालन के लिए अलग-अलग शुल्कदर प्रस्तावित किया है। एचएमसी द्वारा संभालने के लिए, वीपीटी ने एक पत्री पेश की है जिसमें कहा गया है कि एचएमसी शुल्क इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों के अनुसार लगाए जाएंगे। इस प्राधिकरण ने वीपीटी के एसओआर के सामान्य संशोधन को अनुमोदित किया है, जिसमें आदेश संख्या टीएएमपी/9/2016-वीपीटी दिनांकित 21 जून 2016 एचएमसी के संबंध में निर्धारित किराया प्रभार है।

जहाजी क्रेन या तटीय क्रेन या एचएमसी या उपकरणों के संयोजन के लिए मानक के आधार पर दिशा निर्देशों उत्पादकता मानदंडों को निर्धारित करते हैं। जहाज़ से समुद्र तट प्रहस्तन के उपकरण के लिए दिशा-निर्देश उत्पादकता और उपरोक्त प्रत्येक के आधार पर अलग-अलग शुल्कदर की कल्पना नहीं करते हैं। इसके अलावा, विशेष रूप से, समुद्र तट प्रहस्तन की गतिविधि में उपयोगकर्ता संस्था वही सेवा प्राप्त करेगी, चाहे पोतभार को एचएमसी या जहाजी क्रेन आदि से संभाला जाए। उपरोक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, वीपीटी को एचएमसी द्वारा मालवाहक को संभालने के लिए एक एकल शुल्कदर और उतारने/चढ़ाने संचालन के लिए जहाजी क्रेन द्वारा प्रस्तावित करने के लिए अनुरोध किया गया था, उतारने/चढ़ाने और

समुद्र तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुलग्नक -V के अनुरूप। इस संबंध में, वीपीटी ने अपने प्रस्ताव को उचित ठहराया है कि एचएमसी संचालन और गियरलेस वेसेल के साथ गीयरड वेसेल के उत्पादकता स्तर एचएमसी का इस्तेमाल करते हुए गैर एचएमसी संचालन के लिए अलग होगा क्योंकि सीएचडी श्रम तैनात किया गया है। हालांकि वीपीटी ने कहा है कि उत्पादकता एचएमसी और नोन-एचएमसी संचालन के लिए अलग-अलग होगी, वीपीटी ने विभिन्न उत्पादकता स्तर पर विचार नहीं किया है। यह वीपीटी द्वारा प्रस्तुत काम से देखा जाता है कि गीयरड वेसेल के लिए उत्पादकता और गियरलेस वेसेल के लिए एक एचएमसी का उपयोग समान समझा जाता है। यह केवल उपकरण लागत और श्रम लागत अनुमान में है, वीपीटी ने गीयरड वेसेल और गीयरलेस वेसेल के लिए उपयुक्त समायोजन किए हैं और प्रस्तावित शुल्कदर इन दो श्रेणियों के लिए अलग हैं। एचएमसी के संबंध में, वीपीटी ने एक पत्री डाली है कि जून 2016 में अनुमोदित एचएमसी दर के अनुसार एचएमसी दर लगायेगा, जो विदेश माल के लिए 33.23 रुपये प्रति टन और ड्राई बल्क कार्गो में तटीय कार्गो के लिए '19.94 प्रति टन, '69.24 प्रति टन विदेशी कार्गो के लिए, '41.55 ब्रेक बल्क कार्गो में तटीय माल के लिए प्रति टन और विदेशी माल के लिए '110.85 प्रति टन और अन्य कार्गो में तटीय माल के लिए 66.51 रुपये प्रति टन।

जैसा कि पहले कहा गया है, ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो प्रहस्तन के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित माल-वार उत्पादकता मानदंड जहाजी क्रेन या तटीय क्रेन या एचएमसी या इनके संयोजन के लिए एक सामान्य उत्पादकता है। दिशानिर्देश उपकरणवार उत्पादकता को निर्धारित नहीं करते हैं। दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंड इष्टतम उपकरण प्रहस्तन के आदर्श आधार पर आधारित है। अतिरिक्त, उपयोगकर्ता एजेंसी विशेष रूप से एक ही सेवा प्राप्त करेगी कि उतारने/चढ़ाने ऑपरेशन में कार्गो एचएमसी या जहाज क्रेन द्वारा नियंत्रित किया जाता है। वीपीटी ने यह भी स्पष्ट रूप से कहा है कि प्रस्ताव के लिए आगे कोई विचार (संशोधन) इस स्तर पर आवश्यक नहीं है। इस संबंध में वीपीटी द्वारा अपनाई गई दृष्टिकोण पर, किसी भी परामर्श किये गए किसी भी उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता एसोसिएशन ने कोई भी आक्षेप नहीं उठाया गया है। यह यहां बताया गया है कि चेन्नई बंदरगाह ट्रस्ट (सीएचपीटी) ने जहाजी क्रेन से ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो को संभालने के लिए अलग-अलग उत्पादकता मानदंडों का प्रस्ताव दिया था और 100 टी क्षमता के एचएमसी द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी/77/2016-सीएचपीटी दिनांकित 14 नवंबर 2017 में दिए गए कारणों के लिए स्वीकार किया गया था। पारादीप बंदरगाह ट्रस्ट जो उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए प्रस्ताव जो अलग से प्रहस्तन किया जा रहा है के लिए प्रस्ताव दायर किया है भी उपकरण के अनुसार शुल्कदर (या तो एचएमसी या जहाजी क्रेन द्वारा) का प्रस्ताव है।

वीपीटी द्वारा दिए गए कारणों के आधार पर, हे प्राधिकरण, एचपीसी का उपयोग करते हुए गीयरड वेसेल और गियरलेस वेसेल के लिए अलग दर के पर्चे के लिए वीपीटी के प्रस्ताव को स्वीकार करता है। रेलवे द्वारा निकासी के साथ 100 टी एचएमसी 1 संख्या का उपयोग करने वाले गियरलेस वेसेल के लिए ड्राई बल्क कार्गो, बंदरगाह ने 100 टी के एचएमसी के 1 संख्या का उपयोग करके गियरलेस वेसेल के साथ ड्राई बल्क कार्गो से निपटने के लिए इसके द्वारा विचारित उत्पादकता के साथ उत्पादकता को प्रस्तावित किया है जिसे वीपीटी द्वारा प्रस्तावित माना जाता है।

- (स). बंदरगाह ने ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वर्ष 2015-16 में वीपीटी द्वारा हासिल की गई वास्तविक औसत प्रति दिन का उत्पादन 15% सहित तक उत्पादकता पर विचार किया है। नमक के लिए वीपीटी द्वारा उत्पादित उत्पादकता दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंडों के बराबर पाया जाता है। कच्चे लोहे की सिल्लियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो और उष्ण कोयला के संबंध में 15% वृद्धि के साथ उत्पादकता 10.9% और 5.9% की तुलना में दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंडों के मुकाबले अधिक है। अन्य ड्राई बल्क कार्गो के लिए, वीपीटी द्वारा विचारित उत्पादकता स्तर निर्धारित मानदंडों से कम पाया जाता है। वीपीटी ने कहा है कि बोस्टन सलाहकार समूह (बीसीजी) की सिफारिश बहुत ज्यादा है और बंदरगाह पर उपलब्ध मौजूदा बुनियादी सुविधाओं के साथ व्यावहारिक रूप से इसे प्राप्त नहीं किया जा सकता है। इसके अलावा, व्यापार ने बीसीजी सलाह के अनुसार सुझाए गए नियम/नियमों को पूरा करने में

असमर्थता व्यक्त की है। बंदरगाह का मानना है कि वर्तमान आर्थिक उतार-चढ़ाव में, आयातकों/निर्यातकों द्वारा किए जाने वाले रसद लागत को बंदरगाह पर कुशल संचालन से प्राथमिकता मिल रही है। पड़ोसी निजी बंदरगाहों से आक्रामक प्रतिस्पर्धा की स्थिति में और पड़ोसी बंदरगाहों को माल को दूर करने से रोकने के लिए अव्यवहारिक मानदंडों के बजाय, बर्थों के कम उपयोग में बढ़ोतरी के कारण बंदरगाह ने यथार्थवादी उत्पादकता मानदंडों को अपनाने के लिए विवेकपूर्ण महसूस किया है। इसीलिए वीपीटी ने वर्ष 2015-16 के दौरान बंदरगाह पर 15% की औसत उपलब्धि और शुरूआती पोतभार को बनाए रखने और पड़ोसी बंदरगाहों की ओर मोड़े जाने से बचने के लिए माना है। बंदरगाह ने कहा है कि बाजार में विवेकपूर्ण, पोतभार आयतन में सुधार और बाजार अनिश्चितताओं में आसानी के आधार पर माना जाने वाला उत्पादकता मानदंड धीरे-धीरे बढ़ेगा।

- (त). ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में, बंदरगाह के दिशा निर्देशों में निर्धारित मानदंडों की तुलना में उच्च उत्पादकता स्तर पर विचार किया गया है।

दिशानिर्देश, परियोजनित कार्गो, मशीनरी और मशीनरी पुर्जों के लिए ब्रेक बल्क श्रेणी में किसी भी मानदंड को नहीं बताते हैं कि ये दोनों पोतभार प्रकृति में सजातीय नहीं हैं और विभिन्न आकार, आकृति और वजन में आते हैं। इस तरह के बंदरगाह को संभालने में किसी भी बंदरगाह द्वारा प्राप्त सर्वोत्तम उत्पादकता के आधार पर दिशानिर्देशों से संबंधित बंदरगाह को उत्पादकता पर विचार करने की आवश्यकता होती है।

वीपीटी ने साल 2015-16 में बंदरगाह द्वारा प्राप्त मौजूदा उत्पादकता के आधार पर 400 टन/हुक/चक्र और 305 टन/हुक/चक्र पर इन दो ब्रेक बल्क कार्गो के संबंध में उत्पादकता मानदंडों को माना है, जो कि 15% स्वीकार किए जाते हैं। अगले समीक्षा के दौरान इस तरह के बंदरगाह को संभालने में किसी भी प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट द्वारा प्राप्त सर्वोत्तम उत्पादकता पर विचार करने के लिए बंदरगाह को सलाह दी जाती है, जब प्रासंगिक और बेहतर प्रदर्शन का स्तर ऐसे माल के लिए उपलब्ध होगा।

- (थ). वर्ष 2015-16 में वीपीटी द्वारा की गई वास्तविक उत्पादकता के मुताबिक ड्राई थोक और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए आदर्श उत्पादकता की तुलनात्मक स्थिति, बंदरगाह द्वारा प्रति उत्पादित स्तर को प्रति चक्र बदलने के लिए माना जाता है, और विचलन के लिए बंदरगाह द्वारा प्रस्तुत औचित्य अर्थात् ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रामाणिक उत्पादकता के स्तर से निम्न स्तर और ब्रेक बल्क वस्तु ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अनुलग्नक -1 के रूप में संलग्न बयान में प्रस्तुत किया गया है।

- (द). उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के दिशा-निर्देशों का खण्ड 1.8, इस प्राधिकरण को बंदरगाह की विशिष्ट स्थिति को ध्यान में रखते हुए रखरखाव के आधार पर मानदंडों में आवश्यक समायोजन स्वीकार करने की अनुमति देता है जिससे दिशानिर्देशों में निर्धारित मानक पर प्रभाव पड़ता है। जैसा कि पहले कहा गया है, बंदरगाह ने वर्ष 2015-16 के लिए बंदरगाह द्वारा हासिल की गई वास्तविक उत्पादकता को और 15% सुधार किया है। अनुबंध -1 में लाए गए कुछ कार्गो के लिए दिशानिर्देशों में निर्धारित उत्पादकता मानदंडों से विचलन के लिए बंदरगाह द्वारा प्रस्तुत औचित्य को देखते हुए, वीपीटी द्वारा विचारित उत्पादकता स्तर को अग्रिम शुल्क के निर्धारण के लिए माना जाता है।

बोस्टन सलाहकारिक समूह की उत्पादकता के संबंध में वीपीटी द्वारा किए गए संदर्भ इस उपयोग के लिए प्रासंगिक नहीं हैं, चूंकि एमओएस ने उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के लिए अग्रिम शुल्कदर निर्धारण के लिए अलग-अलग दिशानिर्देश जारी किए हैं, जो पोतभार उत्पादकता मानदंडों को निर्धारित करते हैं। इन दिशानिर्देशों को प्रमुख बंदरगाह ट्रस्टों के साथ परामर्श और वीपीटी ने कहा अनुसार संबंधित व्यापार के साथ जारी किया गया है।

- (ध). दिशानिर्देशों के खंड 4.3 बताते हैं कि समुद्र तट प्रहस्तन के लिए इष्टतम क्षमता को उतारने/चढ़ाने संचालन की इष्टतम क्षमता से मेल खाने की आवश्यकता है। तदनुसार, प्रत्येक वस्तु के लिए समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन की इष्टतम क्षमता उसी तरह होगी जो उतारने/चढ़ाने संचालन के लिए होगी। बंदरगाह ने समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए इष्टतम क्षमता को समेटे हुए माना है जो उतारने/चढ़ाने संचालन के लिए उसके द्वारा निर्धारित इष्टतम क्षमता के बराबर है।

(न). समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए अग्रिम प्रस्तावित शुल्कदर के अलावा, बंदरगाह ने रेलवे साइडिंग पर पोतभार को नियंत्रित करने के लिए समुद्र तट प्रहस्तन की दरें भी प्रस्तावित की हैं। बंदरगाह ने कहा है कि उद्देश्य उच्च उत्पादकता में लगातार सुधार करना है। उपर्युक्त प्रस्तुतियों को देखते हुए और इस गतिविधि के लिए दिशानिर्देशों में विशिष्ट मानदंडों की अनुपस्थिति में, यह प्राधिकरण इस संबंध में बंदरगाह के प्रस्ताव के साथ आगे बढ़ना चाहता है।

(vi). **उतारने/चढ़ाने संचालन के लिए दरें - ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क:**

(अ). जैसा कि दिशानिर्देशों के खंड 3.5.2 में उल्लिखित है, उतारने/चढ़ाने संचालन के लिए परिचालन लागत निम्नलिखित प्रमुख प्रमुखों के तहत समूहबद्ध हैं, अर्थात्, उपकरण किराया लागत, श्रम लागत, संचालन ओवरहेड्स और प्रशासनिक ओवरहेड्स।

(ब). उपकरण किराये का प्रभार:

(i). उतारने/चढ़ाने संचालन के लिए उपकरण किराया लागत का अनुमान दिशानिर्देशों के लिए अनुदेश- VII मानदंड निर्धारित करता है। समुद्र तट के संचालन के लिए जहाज के लिए उक्त अनुलग्नक के अनुसार मानक प्रहस्तन उपकरण जहाजी क्रेन या तटीय क्रेन या एचएमसी या इन प्रहस्तन उपकरणों के संयोजन हैं।

हेच के काम के संबंध में, मानदंडों ने डॉजर 5टी-1 संख्या प्रति हेच को निर्धारित की है, कुछ ड्राई बल्क कार्गो के लिए ग्रब्स 1 अंक प्रति टन है और कुछ ड्राई बल्क कार्गो अर्थात् नॉन कोकिंग कोयला, कोकिंग कोयला, लौह अयस्क, टुकड़े किया हुआ रूई माल और भारी पिघलने वाला रूई माल, यह 1 अंक खोदक मशीन प्रति हेच, 1 अंक ग्रेब प्रति टन है। वीपीटी ने तैयार उर्वरक के संबंध में इसके अनुसार प्रति टन की लागत के लिए उपकरण की लागत की गणना की गई है जिसमें बंदरगाह ने डोजर्स की जगह पेपेलोडर की तैनाती का प्रस्ताव रखा है। इसके अलावा, उपयोग किए जा रहे उपकरणों के अनुसार सीजीडीजीसी ने 5 टी डोजर के खिलाफ 10 टी पेलोडर को माना है, कार्य में पेलोडर और डोजर कम या अधिक वही काम करते हैं। इस संबंध में, यह यहां बताया गया है कि वीपीटी ने बंदरगाह की स्थानीय स्थिति के आधार पर डोजर्स/खोदक मशीन के स्थान पर पेलोडर का प्रस्ताव किया था जो कि इस प्राधिकरण द्वारा स्वीकार किया गया था। 5टी की बजाय उच्च क्षमता अर्थात् 10T के संबंध में, बंदरगाह ने न्यायोचित ठहराया है कि यह वीपीटी में इस कार्गो को संभालने के कार्य के अनुसार है।

बंदरगाह ने अनुस्मारक के बावजूद इसके अग्रिम शुल्कदर निर्धारण में माना जाने वाले प्रत्येक पोतभार के लिए उपकरणों की प्रति टन की लागत की गणना को प्रस्तुत नहीं किया है। वीपीटी ने कहा है कि माना जाता है कि उपकरणों का संचालन एक अभ्यास के रूप में प्रयोग किया जाता है और जिसके साथ प्रचालक/चालक लंबे समय से परिचित हैं। वीपीटी ने इस बात की पुष्टि की है कि दिशानिर्देशों में दिए गए उपकरणों के विवरण के अनुरूप माना गया उपकरण समान है। वीपीटी ने यह भी कहा है कि वीपीटी पर जहां भी यथार्थवादी संचालन के अनुसार उपकरणों के प्रतिरूप और प्रकार परिवर्तन होता है, इसे अपनाया गया है।

उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के दिशा-निर्देशों का क्लॉज 1.8, इस प्राधिकरण को बंदरगाह विशिष्ट शर्तों को ध्यान में रखते हुए बंदरगाह द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर मानदंडों में आवश्यक समायोजन स्वीकार करने की अनुमति देता है।

उपरोक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए, और यह ध्यान में रखते हुए कि इस मामले में परामर्श करने वाले हितधारकों में से किसी ने भी स्टीवडॉरिंग ऑपरेशन के लिए प्रस्तावित उपकरणों के लिए आपत्ति नहीं जताई है, उर्वरक के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित हेच के कार्य के लिए उपकरण और पेलोडर की संख्या मानी जाती है।

उपकरणों की लागत के प्रति टन के आगमन के लिए गणना के द्वारा वीपीटी प्रस्तुत उपकरणों के विवरण के विवरण की अनुपस्थिति में, यह पाया गया है कि उतारने/चढ़ाने दिशानिर्देशों में

निर्धारित मानदंडों को दिखाते वक्त बयान करना संभव नहीं है, निर्धारित मानदंड से विचलन को इंगित करने के लिए उपकरण माना जाता है। हालांकि, वीपीटी ने पुष्टि की है कि उपकरण जो व्यवसाय के रूप में उपयोग किया जाता है और जिनके साथ सक्रियक/सक्रियक लंबे समय से परिचित होते हैं और जो दिशानिर्देशों में दिए गए उपकरण के विवरण के समान हैं बंदरगाह द्वारा विचार किये जाते हैं, इस स्थिति पर भरोसा किया जाता है।

(ii). उड़ीसा स्टीवडोर्स लिमिटेड (ओएसएल) ने कहा है कि बंदरगाह ने डीजल वृद्धि की दिशा में लागत, जलयान को डनेज की लागत, जलयान दुर्गंध, सर्वेक्षण, प्रदूषण को रोकने के लिए तिरपाल ढक्कने की लागत, हॉपर और डिब्बे के उपयोग की लागत पर विचार नहीं किया है। इसके अलावा, ओएसएल ने कहा है कि क्षमता, स्थिति, प्रत्येक क्रेन/गाड़ी आदि का चक्र समय जैसे लक्षित लदान के लिए दरें और निर्वहन करने की दरों को प्राप्त करने में एक महत्वपूर्ण भूमिका निभाता है। कार्गो की निकासी दर / भरण रेट और घाट से/ तक वांछित लदान / निर्वहन करने की दरों को प्राप्त करने में एक महत्वपूर्ण हिस्सा है और इसे सीधे स्टैकिंग क्षेत्र के दूरी से सीधे तौर पर दिया जाता है। इसलिए, ओएसएल ने कहा है कि एक ही जरूरत के उचित मूल्यांकन को पूरा करने और माना जाएगा। स्मरणपत्र के बावजूद बंदरगाह ने ओएसएल की टिप्पणियों पर अपनी टिप्पणी नहीं जमा की है। ओएसएल की टिप्पणियां दिशानिर्देशों में निर्धारित उपकरणों के मानदंड से विचलन के संदर्भ में नहीं हैं। जैसा कि पहले कहा गया है, बंदरगाह ने व्यवसाय में इस्तेमाल होने वाले उपकरण माने हैं और जिसके साथ सक्रियक/चालक लंबे समय से परिचित होते हैं और बंदरगाह ने पुष्टि की है कि वे दिशानिर्देशों में दिए गए उपकरण विवरण के समान हैं। इस स्थिति पर पूरी तरह भरोसा किया जाता है।

(iii). दिशानिर्देशों के अनुसार, उपकरणों की तैनाती के लिए किराया प्रभार का अनुमान लगाया जाता है कि संबंधित बंदरगाहों या प्रचलित बाजार आधारित किराया लागत पर प्रचलित उपकरणों की लागत के आधार पर अनुमान लगाया जा सकता है।

वीपीटी ने अपने प्रस्तावित प्रस्ताव में, मौजूदा सामग्री प्रहस्तन दलालों से प्राप्त बजटीय प्रस्तावों के अनुसार जुलाई 2016 तक उपकरणों की मौजूदा किराया प्रभार दरों को ध्यान में रखते हुए उपकरणों के लिए प्रति टन का किराया प्रभार अनुमानित किया है। वीपीटी ने इसके यांत्रिक और विद्युतीय विभाग द्वारा लगाए गए उपकरणों के किराया प्रभार के समर्थन में प्रस्तुत किए गए उपकरण किराया शुल्क के रूप में दस्तावेजी साक्ष्य प्रस्तुत किया है और उसने यह भी पुष्टि की है कि किराया प्रभार मौजूदा बाजार दर को दर्शाते हैं। बंदरगाह द्वारा विवरण की स्थिति पर भरोसा किया जाता है।

(iv). जैसा कि पहले कहा गया है, वीपीटी ने अग्रिम शुल्कदर गणना में बंदरगाह चलनशील क्रेन (एचएमसी) के उपयोग की किराया लागत को शामिल नहीं किया है। एचएमसी के उपयोग के लिए संचालन दर, जो आयातक/निर्यातक/जलयान मालिक द्वारा देय है, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दर के अनुसार होगी, जिसे बंदरगाह द्वारा शुल्कदर की उच्चतम सीमा के बाहर रखा गया है। यहां तक कि कोचीन बंदरगाह ट्रस्ट (सीओपीटी) और मोरमगांव बंदरगाह ट्रस्ट (एमओपीटी) में भी, इस प्राधिकरण ने बंदरगाहों के प्रस्ताव के आधार पर अलग-अलग एचएमसी के लिए अपने संबंधित मापक्रम में निर्धारित किराया प्रभारों को एकत्र करने की अनुमति दी है। इसलिए, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित समान विवरण स्वीकार किए जाते हैं।

(स). **श्रम लागत:**

(i). दिशानिर्देशों के खंड 3.5.7 के अनुसार, दिशानिर्देशों को अनुलग्नक -VIII में प्रदान किए गए अनुसार राष्ट्रीय ट्रिब्यूनल अवॉर्ड (एनटीए) द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार श्रम की तैनाती होगी और मानदंडों में निर्धारित श्रम की मात्रा के लिए यूनिट दर श्रम के प्रचलित वास्तविक लागत होगी। दिशानिर्देश यह भी मानते हैं कि श्रम लागत की गणना के लिए निर्धारित मानदंड और विशेषकर पोताश्रय के लिए दिए गए अन्य मानदंडों का पालन किया जाएगा।

- (ii). बंदरगाह से अनुरोध किया गया था कि वह श्रम लागत पर आने वाले विस्तृत कार्यों और प्रत्येक विचलन के कारण को प्रस्तुत करे यदि कोई हो तो। वीपीटी ने कहा है कि नेशनल ट्रिब्यूनल अवार्ड (एनटीए) मैनिंग मापक्रम के अनुसार विंचमैन, संकेतकार और मजदूर के श्रम गिरोहों की आपूर्ति के संबंध में जहाजी गियर या तटीय भारोत्तोलन यंत्र के जरिए जलयान के संबंध में श्रम लागत माना जाता है। कार्गो प्रहस्तन श्रमिकों पर लागू दर उस आधार के रूप में माना जाता है जो इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित कार्गो प्रहस्तन विभाजन की लेवी के साथ शामिल है। इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित वीपीटी के वर्तमान समाधान कार्गो प्रहस्तन विभाजन से कार्गो प्रहस्तन कार्यकर्ता की सभी कार्गो सेवाओं को प्राप्त करने के लिए समय-दर वेतन का 150% लेवी के साथ-साथ मालवाहक उतारई के लिए कार्गो प्रहस्तन कार्यकर्ताओं की उष्ण कोयले की सेवाएं प्राप्त करना शामिल है। बंदरगाह द्वारा उतारने/चढ़ाने (और समुद्र तट प्रहस्तन) संचालन के लिए श्रमिकों की लागत प्रदान की गई है। प्रत्येक माल के लिए उत्पादकता स्तर पर बंदरगाह प्रति टन की लागत का मुहैया कराया गया है। सीएचडी द्वारा कई वस्तुओं की संचालन दर को संभालने के आधार पर दर आ गई है और उत्पादक स्तरों के आधार पर उपलब्ध उतारने/चढ़ाने द्वारा हासिल की जाने वाली संरचनाओं के साथ संबंधित कार्गो के लिए उपलब्ध हैं। इसके अतिरिक्त, वीपीटी द्वारा आने वाली प्रति टन की दर और वीपीटी द्वारा दिए गए विवरण के अनुसार इन सभी वर्षों के लिए उतारने/चढ़ाने द्वारा अग्रिम शुल्कदर गणना में स्वीकार किया गया है।

विशाखापटनम स्टीवेडोर एसोसिएशन (वीएसए) ने कहा है कि वीपीटी ने निष्क्रिय श्रम लागत, बरसात के मौसमों सहित कई कारणों के लिए निष्क्रिय उपकरण लागत नहीं माना है। उतारने/चढ़ाने वालों को भारी उतारने/चढ़ाने क्षति लागत, बोर्ड और किनारे पर दुर्घटनाओं और चोटों और घातक दुर्घटनाओं के मामले में भारी क्षतिपूर्ति की आवश्यकता होती है। वीएसए के उपरोक्त अंक दिशानिर्देशों के खंड 3.5.7 के अनुरूप नहीं हैं, जो एनटीए द्वारा निर्धारित मानदंडों के अनुसार श्रम तैनाती पर विचार करने के लिए बंदरगाह की आवश्यकता है और परिश्रम श्रम के मौजूदा वास्तविक लागत पर यूनिट दर। वीपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि यह माना जाता है कि बंदरगाह द्वारा उठाए गए अग्रिम बिल के आधार पर श्रम लागत औसत प्रति टन श्रम लागत है जो अंतिम बिल के बराबर पाया जाता है। वीपीटी ने कहा है कि उसने कुछ प्रमुख आयातकों/निर्यातकों के साथ जांच की है और बंदरगाह को विश्वास है कि प्रस्तावित अग्रिम शुल्कदर वर्तमान में एकत्र की जा रही चीजों की तुलना में अधिक हैं और वीएसए द्वारा उठाए गए कई कारकों का ध्यान रखा गया है।

वीएसए द्वारा उठाए गए मुद्दे के संबंध में, वीपीटी को भुगतान किए जा रहे वेतन को नहीं माना जाता है, वीपीटी ने पुष्टि की है कि इसके टैफ़ ऑफ़ शुल्कदर गणना में माना जाने वाला प्रति टन श्रम लागत में दर मजदूरी घटक शामिल हैं। बंदरगाह ने पुष्टि की है कि दोनों समय और उजरती दर घटक श्रम लागत में शामिल हैं। बंदरगाह ने दृढ़तापूर्वक पुष्टि की है कि वीपीटी द्वारा माना गया प्रति टन श्रम लागत क्रम में है।

वीपीटी द्वारा प्रस्तुत उपरोक्त स्पष्टीकरण के आधार पर और यह स्वीकार करते हुए कि वीपीटी ने पुष्टि की है कि राष्ट्रीय ट्रिब्यूनल अवार्ड के अनुसार मानदंडों के अनुसार श्रम लागत का अनुमान है, वीपीटी द्वारा विचारित प्रति टन श्रम लागत पर भरोसा है और वीपीटी द्वारा अनुमानित माना जाता है।

- (iii). ड्राई बल्क आपरेशनों के लिए एक टिंडल की तैनाती के बारे में दिशानिर्देश किसी भी मानदंड को निर्धारित नहीं करते हैं। इसे केपीटी के प्रस्ताव में उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट के संचालन के प्रसंस्करण के दौरान समझा गया था, कि टिंडल जो गिरोह के नेता हैं एक आवश्यकता है। वीपीटी से अनुरोध किया गया था कि वह इस मुद्दे को ऊपर की तरफ देखने और प्रस्ताव में आवश्यक संशोधन करे। वीपीटी ने कहा है कि टिंडल की पोस्टिंग या नोन-पोस्टिंग या किसी भी अन्य श्रेणी को विशुद्ध रूप से ट्राइब्यूनल द्वारा दी जाने वाली मैनिंग स्केल के अनुसार और प्रति टन लागत (जिसे अग्रिम रूप से एकत्र किया गया है) केवल इस तरह के मैनिंग स्केल पर आधारित है। वीपीटी द्वारा बनाये गए तर्क इसलिए स्वीकृत है।

- (iv). एचएमसी का इस्तेमाल करते हुए गियरलेस वेसेल के लिए उतारने/चढ़ाने के अस्त्रोपचार के बारे में, वीपीटी ने श्रम लागत का अनुमान नहीं किया है। जैसा कि पहले कहा गया है, एचएमसी के लिए किराया प्रभार वीपीटी के दरों के स्केल में निर्धारित दर के अनुसार अलग से वसूल करने का प्रस्ताव है, जो श्रम लागत को कवर करेगा।
- (v). वीएसए ने यह बताया है कि उन्हें घाट पर झाड़ू के लिए और अन्य कार्यों के लिए निजी श्रम का इस्तेमाल करना होगा और अन्य परिचालन लागत निजी श्रम की तैनाती के लिए की गई है। वीएसए ने कहा है कि 20% ओवरहेड्स इस लागत को बढ़ाने के लिए आरामदायक नहीं हैं। एनटीए में निर्धारित मानदंड स्तर के मुताबिक, अग्रिम शुल्कदर दिशानिर्देश श्रम लागत के अनुमान के लिए मानदंड निर्धारित करते हैं। दिशानिर्देश प्रत्येक परिचालन ओवरहेड और प्रशासन ओवरहेड के प्रत्येक उपकरण और श्रम लागत के 20% की अनुमति देते हैं और इस संबंध में वीपीटी द्वारा दायर किए गए प्रस्ताव को दिशानिर्देशों में निर्धारित मानदंडों के अनुरूप माना जाता है। दिशानिर्देश घाट झाड़ू के लिए निजी श्रम की तैनाती के लिए अलग-अलग मजदूरी लागत पर विचार नहीं करते हैं।
- वीपीटी ने कहा है कि सीएचडी मजदूरी हर तिमाही में वृद्धि करती है और दी गई वार्षिक वेतन वृद्धि के कारण वेतन में वार्षिक वृद्धि हुई है इसलिए, वीपीटी ने देखा है कि थोक मूल्य सूचकांक वृद्धि दर पर्याप्त नहीं होगी और सीएचडी श्रम लागत में वृद्धि के कारण महत्व देने के लिए उतारने/चढ़ाने वाले को एक वृद्धि खण्ड बनाने की अनुमति दी जानी चाहिए। उतारने/चढ़ाने दिशानिर्देशों के अनुसार, अनुमोदित अग्रिम शुल्कदर तीन साल की वैधता होगी। थोक मूल्य सूचकांक के 60% में अग्रिम शुल्कदर में स्वचालित सूचीकरण की अनुमति है। यह सभी प्रमुख बंदरगाहों के लिए समान रूप से पालन किया गया है जहां उतरना/चढ़ाना और समुद्र तट प्रहस्तन के लिए निर्णायक दर इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित है। शुल्कदर में उपरोक्त सूचीकरण के अलावा, निर्धारित दर की वैधता के दौरान मजदूरी में वार्षिक वेतन वृद्धि के कारण उतारने/चढ़ाने दिशानिर्देशों की वृद्धि नहीं की जाती है।
- (द). प्रत्येक परिचालन ओवरहेड्स और प्रशासनिक ओवरहेड्स का अनुमान लगाया गया है कि वीपीटी ने उपकरण किराया लागत और श्रमिक लागत का 20% भाग लिया है, जो दिशानिर्देशों के खंड 3.5.8 और 3.5.9 में उल्लिखित अनुसार है। हमारे गणना में अग्रिम शुल्क पर पहुंचने के दौरान शुल्कदर को करीबी संख्या तक ले जाने के लिए मामूली गणितीय त्रुटियों को ठीक किया गया था।
- (ध). उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खण्ड 5 में उल्लिखित, कुल परिचालन लागत पर 20% पर मार्जिन को वीपीटी द्वारा माना गया है वह ताकि अग्रिम उतारने/चढ़ाने के शुल्कदर पर पहुंचें।
- (न). वीपीटी द्वारा प्रस्तुत ब्रेक बल्क कार्गो और ड्राई बल्क कार्गो के लिए अग्रिम उतारने/चढ़ाने शुल्कदर आने के लिए काम करना और ऊपर चर्चा की गई विभिन्न मापदंडों के आधार पर हमारे द्वारा विचारित किया गया है, अनुबंध- II(ए), II(बी) और II(सी) के रूप में जुड़ा हुआ है।
- (vii). **समुद्र तट प्रहस्तन के लिए दरें संचालन:**
- (अ). जैसा कि दिशानिर्देशों के खंड 4.5.2 में निर्धारित किया गया है, समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए संचालन लागत को निम्नलिखित प्रमुखों के तहत समूहबद्ध किया गया है, जैसे कि उपकरण किराया लागत, श्रम लागत, संचालन ओवरहेड्स और प्रशासनिक ओवरहेड्स।
- (ब). उपकरण किराया लागत:
- (i). ड्राई बल्क कार्गो के किनारे से निपटने के संचालन और ब्रेक बल्क कार्गो से निपटने के लिए चार तरीकों के लिए दिशानिर्देशों के 4.4.1 और 4.4.2 खंड में पांच अलग-अलग प्रहस्तन विधियों को सूचीबद्ध किया है। ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के दिशानिर्देशों में निर्धारित समुद्र तट

प्रहस्तन के संचालन के विभिन्न तरीकों के विरुद्ध, वीपीटी ने निम्नलिखित तरीकों के लिए समुद्र तट प्रहस्तन की दरें प्रस्तावित की हैं:

1. जहाजघाट क्षेत्र के भीतर दूरी के लिए समुद्र तट प्रहस्तन संचालन।
 - (i) गीयरड/गीयरलेस वेसेल के लिए ड्राई बल्क कार्गो (आयात/निर्यात) के लिए।
 - (ii) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए।
2. जहाजघाट क्षेत्र के बाहर दूरी के लिए समुद्र तट प्रहस्तन संचालन।
 - (i) गीयरड/गीयरलेस वेसेल के लिए ड्राई बल्क कार्गो (आयात/निर्यात) के लिए
3. रेलवे द्वारा निकासी के लिए समुद्र तट प्रहस्तन संचालन
 - (i) जहाजघाट क्षेत्र के भीतर फासला
 - (a) गीयरड/गीयरलेस वेसेल के लिए ड्राई बल्क कार्गो (आयात/निर्यात) के लिए
 - (ब) ब्रेक बल्क कार्गो के लिए।
 - (ii) जहाजघाट क्षेत्र के बाहर दूरी
 - (अ) गीयरड/गीयरलेस वेसेल के लिए ड्राई बल्क कार्गो (आयात/निर्यात) के लिए

बंदरगाह ने पुष्टि की है कि इसके द्वारा समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के तरीकों के अलावा, दिशानिर्देशों में निर्धारित अन्य विधियों बंदरगाह पर लागू नहीं हैं। यह स्थिति विश्वास किया जाता है।

- (ii). जब तक सरकार द्वारा जारी किए जाने वाले उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन नीति की परिभाषा में शामिल हैं और उसमें उल्लिखित अन्य गतिविधियों में कार्गो से / तक -डिब्बा / ट्रकों में से कार्गो को प्राप्त करना और वितरित करना शामिल है, एमओएस द्वारा जारी किए गए मार्गों के संचालन और समुद्र तट प्रहस्तन संबंधी दिशा-निर्देश और प्राधिकरण द्वारा अधिसूचना रेलवे साधन के निकास के लिए रैक पर लदान/उतारने के लिए कोई अलग मानदंड निर्धारित नहीं करता है। रेलवे से निकासी के लिए समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के छत अपफ्रंट शुल्कदर की उच्चतम सीमा पर पहुंचने के लिए रैक पर लदान/उतारने के लिए प्रति टन की दर के अनुसार रेलवे द्वारा ड्राई बल्क कार्गो के आंदोलन के लिए वीपीटी समुद्र तट प्रहस्तन की दर पर पहुंच पंधुचा है।

गोदी क्षेत्र के बाहर और गोदी क्षेत्र के भीतर समुद्र तट प्रहस्तन के रेलवे निकासी के लिए अग्रिम दर पर पहुंचने के लिए, वीपीटी ने ड्राई बल्क कार्गो के लिए रु 10 / टन जोड़ दिया है अर्थात्. (i) उर्वरक और कच्चे माल, (ii) नोन-कोकिंग कोयला (तापीय कोयला), (iii) कोकिंग कोयला, (iv) कच्चा लोहा, लौह अयस्क छर्चों, (v) बेनोटॉनिटे, बॉक्साइट कॉपर ध्यान केंद्रित और जस्ता अयस्क का नेतृत्व किया, (vi) अन्य अयस्क और खनिज, (vii) चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान ड्राई बल्क कार्गो, (viii) नमक, टुकड़े टुकड़े हुआ रद्दी माल और भारी पिघलन रद्दी माल के लिए रु 15 / टन, कच्चे लोहे की सिलिलियां और इसी तरह के ड्राई बल्क कार्गो और रैक लदान/उतारने के लिए तापीय कोयला (निर्यात) के लिए रु 402 / टन। वीपीटी द्वारा प्रस्तुत तापीय कोयला और अन्य ड्राई बल्क कार्गो के लिए वीपीटी द्वारा विचारित दर में विशाल भिन्नता के कारणों को पहले ही समझाया जा चुका है।

कार्गो को रैक पर लाने और उतारने के लिए दिशानिर्देशों में निर्दिष्ट किसी भी मानदंड की अनुपस्थिति में और इस संचालन को वीपीटी में समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए निकासी के

रेलवे साधन द्वारा किया जा रहा है, वीपीटी द्वारा विचारित रैक पर लादने/उतारने पर कब्जा करने वाले रेलवे द्वारा संचार के लिए दर पर मानी जाती है।

(iii). दिशानिर्देशों का खंड 4.5.6 बताता है कि भाड़े पर लेने वाले उपकरण का भाड़े की लागत ड्राई बल्क और ब्रेक बल्क कार्गो दिशानिर्देशों के अनुबंध- IX और X में निर्दिष्ट मानदंडों के अनुसार क्रमशः अनुक्रमित किया जाएगा।

(iv). वीपीटी ने समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए उपकरण तैनाती की कार्गो वार सूची नहीं दी है। वीपीटी ने कहा है कि प्रतिमान और प्रकार के उपकरणों में परिवर्तन वीपीटी पर यथार्थवादी संचालन के अनुसार है और इसे प्रस्ताव में अपनाया गया है। वीपीटी ने अग्रिम शुल्क पर पहुंचने में प्रति टन उपकरण किराया प्रभार पर विचार किया है। बंदरगाह ने यह पुष्टि की है कि वर्तमान संचालन दलालों से मिली बजटीय प्रस्तावों के मुताबिक जुलाई 2016 तक प्रति टन उपकरण की लागत पर विचार किया जाता है था और अपने यांत्रिक और विद्युतीय विभाग द्वारा संचारित उपकरणों की लागत की एक प्रति प्रस्तुत की है।

दिशानिर्देशों के खंड 1.8 ने बंदरगाह विशिष्ट परिस्थितियों को ध्यान में रखते हुए बंदरगाह द्वारा प्रस्तुत औचित्य के आधार पर नियमों में आवश्यक समायोजन को स्वीकार करने के लिए टीएएमपी को अनुमति दी है।

खंड 4.5.6 दिशानिर्देशों का उल्लेख है कि संबंधित बंदरगाह, अग्रिम शुल्कदर के निर्धारण के लिए बाजार से उपकरणों की भाड़े की लागत प्राप्त करेगा।

वीपीटी द्वारा प्रस्तावित उपकरणों की तैनाती वीपीटी में यथार्थवादी प्रहस्तन के अनुसार वीपीटी के स्पष्टीकरण पर निर्भर और वीपीटी के स्पष्टीकरण के आधार पर प्रति टन उपकरण की लागत पर पहुंचने पर, वीपीटी द्वारा विचारित उपकरणों के भाड़े के प्रभार की इकाई दर पर भरोसा किया जाता है और अग्रिम दर पर पहुंचने में माना जाता है।

(स). श्रम लागत:

खंड 4.5.7 दिशानिर्देशों के अनुसार समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के श्रम लागत का अनुमान लगाने के लिए ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपकरण किराया लागत का 5% और 10% का आदर्श क्रम है। वीपीटी द्वारा ड्राई बल्क कार्गो के लिए उपकरणों की किराया लागत का 5% और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए उपकरण किराया लागत का 10% पर अनुमानित श्रम लागत उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.7.9 में निहित शर्त के अनुसार है। शुल्कदर को पूर्णांकित करने में छोटी सी गिनती त्रुटियां थीं, जिन्हें हमारे गणना में अग्रिम शुल्क पर पहुंचते समय सुधारा गया था।

(द). समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के खंड 4.5.8 और 4.5.9 में निहित शर्त के अनुसार प्रत्येक परिचालनात्मक ओवरहेड्स और प्रशासनिक ओवरहेड्स का अनुमान लगाया जाना चाहिए कि उपकरण किराया लागत और श्रमिक लागत का 20% हो। वीपीटी ने सही ढंग से परिचालनात्मक ओवरहेड्स और प्रशासनिक ओवरहेड्स का अनुमान लगाया है।

(ध). जैसा कि कुल परिचालन लागत पर 20% पर दिशानिर्देशों के उपांत के खंड 5 में निर्धारित किया गया है, वीपीटी द्वारा अग्रिम समुद्र तट प्रहस्तन शुल्कदर पर पहुंचने के लिए विचार किया गया है।

(न). वीपीटी द्वारा प्रस्तुत ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए अग्रिम शुल्कदर के निर्धारण के लिए लागत वक्तव्य और हमारे द्वारा विचार किया गया, ऊपर वर्णित विभिन्न मापदंडों के आधार पर **अनुबंध- III(ए), III(बी), III(सी), III(डी) और III(ई)** के रूप में संलग्न हैं।

(viii). वीपीटी ने कहा है कि पट्टे के किराए जो कि बंदरगाह के लिए देय हैं, उन्हें सीधे बंदरगाह पर भुगतान करना होगा और वह अग्रिम शुल्कदर में शामिल नहीं हैं, आगे, घाट, भंडारण शुल्क और अन्य प्रचलन शुल्क बंदरगाह द्वारा दर के मौजूदा मापक्रम के अनुसार लगाए जाएंगे और इसलिए प्रस्तावित अग्रिम शुल्कदर में शामिल नहीं होगा। ऊपर की स्थिति दिशानिर्देशों के खंड 4.5.4 के अनुरूप है।

- (ix). उपरोक्त विश्लेषण के आधार पर और वीपीटी द्वारा की गई प्रस्तुतियाँ और पहचानने के बारे में ध्यान में रखते हुए कि वीपीटी द्वारा वीपीटी समिति की मंजूरी के साथ यह प्रस्ताव दायर किया गया है, ड्राई बल्क कार्गो और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए अग्रिम उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन प्रभार को मंजूरी के रूप में प्रस्तावित है जिसमें मामूली अंकगणितीय सुधार और सरकार के तटीय रियायत नीति का अनुपालन करने के लिए विदेशी और तटीय पोतभार के लिए अलग दरों की प्रतिलिपि, जैसा कि अगले अनुच्छेद में सामने आया है।
- (x). दिशानिर्देशों की धारा 7.1 के अनुसार, ऑपरेटर 100% डब्ल्यूपीआई सूचीकरण के लिए 60% डब्ल्यूपीआई सूचीकरण की बजाय प्रदर्शन मानकों की उपलब्धि पर नौ-परिवहन के लिए हकदार है, जैसा कि नौभार मंत्रालय द्वारा जारी किए गए बर्थिंग नीति पद्धति में पत्र संख्या पीडी 11033/73/2013-पीटी (पीटी) दिनांकित ड्राई बल्क कार्गो के लिए 16.06.2016 उल्लेख किया है। इसलिए पोर्ट को यह पुष्टि करने का अनुरोध किया गया था कि प्रस्तावित प्रदर्शन मानदंड, 16.06.2016 के समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन द्वारा जारी किए गए बर्थिंग नीति पर आधारित हैं, जैसा कि कहा गया है कि दिशानिर्देशों में आवश्यक है, यदि नहीं, तो उतारने/चढ़ाने और शोर प्रहस्तन दिशानिर्देशों का धारा 7.1 में प्रदान की गई बर्थिंग नीति के अनुसार, बंदरगाह को ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रदर्शन मानकों का प्रस्ताव देने पर विचार करने के लिए अनुरोध किया गया था। वीपीटी ने कहा है कि सुश्री बोस्टन परामर्श समूह (बीसीजी) द्वारा प्रदान किए गए नुसखे के आधार पर वीपीटी द्वारा किए गए प्रदर्शन मानदंड अव्यवहारिक हैं और बंदरगाह के द्वारा प्राप्त नहीं किए जा सकते हैं। इसलिए, वीपीटी ने बंदरगाह पर 2015-16 के दौरान औसत उपलब्धियों के आधार पर प्रदर्शन मानकों का प्रस्ताव जमा 15% शुरू में, मौजूदा कार्गो को बनाए रखने के लिए और पड़ोसी बंदरगाहों की और परिवर्तन बचने के लिए किया है। बंदरगाह ने कहा है कि इस तरह तय किए गए मानदंड लगातार बाजार की क्षमता, माल की मात्रा में सुधार और बाजार की अनिश्चितताओं में सुधार के आधार पर क्रमिक रूप से बढ़ाए जाएंगे। वीपीटी के न्यासियों के समिति द्वारा प्रदर्शन मानकों को भी मंजूरी दी गई है। वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रदर्शन मानक और उसके बारे में हमारे विश्लेषण नीचे दिए गए हैं:

(अ). ड्राई बल्क कार्गो के लिए वीपीटी द्वारा सीमान्त शुल्क के 100% सूचीकरण के लिए प्रस्तावित प्रदर्शन मानक।

- (i). दिशानिर्देशों का क्लॉज 7.1 बताता है कि ड्राई बल्क कार्गो के लिए प्रदर्शन मानदंड शुल्कदर में 100% सूचीकरण के लिए ड्राई बल्क कार्गो के लिए 16 जून 2016 के पत्र संख्या पीडी-11033/73/2013-पीटी (पीटी) के जरिए बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित किया जाएगा।
- (ii). 100% सूचीकरण के लिए ड्राई बल्क कार्गो के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रदर्शन मानक केवल उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए अग्रिम शुल्कदर के निर्धारण के लिए बंदरगाह द्वारा माना गया प्रदर्शन मानकों के बराबर है।

चूंकि दिशानिर्देशों के खण्ड 7.1 का उल्लेख है कि ड्राई बल्क कार्गो के प्रदर्शन मानदंडों को शुल्कदर में 100% सूचीकरण के लिए ड्राई बल्क कार्गो के लिए 16 जून 2016 के पत्र संख्या पीडी - 11033/73/2013-पीटी (पीटी) के जरिए बर्थिंग पॉलिसी में निर्धारित किया जाएगा, एक टिप्पणी बताते हुए निर्धारित कि गयी है कि ड्राई बल्क कार्गो के प्रदर्शन मानदंड एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग पॉलिसी के अनुसार होंगे। अन्य प्रमुख बंदरगाहों के लिए एमओएस द्वारा घोषित बर्थिंग पॉलिसी के बाद इस प्राधिकरण ने जुर्माना / विघटनकारी योजनाओं के अलावा प्रदर्शन मानक को मंजूरी दी है अर्थात् इनमें से प्रत्येक बंदरगाह द्वारा दायर किए गए प्रस्तावों के आधार पर जैसे जवाहरलाल नेहरू बंदरगाह ट्रस्ट (जेएनपीटी), कोलकाता बंदरगाह ट्रस्ट (केओपीटी), कोचीन बंदरगाह ट्रस्ट (सीओपीटी) और न्यू मैंगलोर बंदरगाह ट्रस्ट (एनएमपीटी)। वीपीटी से इस संबंध में कोई प्रस्ताव प्राप्त नहीं हुआ है। वीपीटी को सलाह दी जाती है कि राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से एक माह के भीतर एमओएस द्वारा जारी बर्थिंग पॉलिसी के तहत ड्राई बल्क कार्गो के प्रदर्शन मानकों के लिए एक अलग प्रस्ताव फाइल करे।

(व). ब्रेक बल्क कार्गो के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रदर्शन मानक:

- (i). दिशानिर्देशों के खंड 7.1 के मुताबिक एसओआर में 100% सूचीकरण के लिए संबंधित बंदरगाह द्वारा ड्राई बल्क कार्गो के अलावा कार्गो के लिए प्रदर्शन मानक प्रस्तावित किया जाएगा।
- (ii). वीपीटी ने नीचे दिए गए अनुसार पांच ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रदर्शन मानकों को प्रस्तावित किया है:

वर्ग	ब्रेक बल्क	प्रस्तावित प्रदर्शन मानक शिप बर्थ डे आउटपुट
(आईपीए)		(टन में)
1.	खाद्य अनाज, उर्वरक और थैला में मक्का	1956
2.	इस्पात (निर्यात/आयात)	4420
3.	इमारती लकड़ी का कुंदा	1928
4.	ग्रेनाइट (निर्यात)	2054
5.	जनरल कार्गो (निर्यात/आयात)	915

ऐसा देखा जाता है कि वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रदर्शन मानक प्रतिदिन उत्पादन आधार पर हैं। चूंकि माना जाने वाला उत्पादकता चक्र के आधार के अनुसार है, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानकों को प्रति चक्र के आधार पर माना जाने वाला उत्पादकता स्तर के बराबर माना जाता है।

वीपीटी ने कुछ नौभार वस्तुओं के लिए प्रदर्शन मानक प्रस्तावित नहीं किया है नामतः बैगड कार्गो, जंबो बैग, लोहा और इस्पात ब्रक और स्लैब, लोहा और इस्पात - पाइप्स, ट्यूब, प्लेट, लकड़ी का कुंदा मुलायम और परियोजना कार्गो।

ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, दिशानिर्देश बताते हैं कि संबंधित बंदरगाहों द्वारा निर्धारित निष्पादन मानक, लागू होंगे। यद्यपि दिशानिर्देश 100%, डब्ल्यूपीआई सूचीकरण के लिए ब्रेक बल्क कार्गो के लिए प्रदर्शन मानक का प्रस्ताव करने के लिए बंदरगाह के लचीलेपन प्रदान करते हैं, यह अनुमान लगाने के लिए अनुचित नहीं है कि प्रदर्शन मानक अग्रिम शुल्कदर में आने के लिए माना जाने वाला उत्पादकता स्तर के बराबर होगा। ऐसा इसलिए किया जा रहा है, उपर्युक्त नौभार वस्तुओं के लिए, वीपीटी द्वारा प्रस्तावित प्रदर्शन मानक वीपीटी द्वारा प्रस्तावित निष्पादन मानक के अनुसार निर्धारित किया गया है जो उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन वाले शुल्कदर पर पहुंचने के लिए प्रस्तावित है।

वीपीटी ने इस्पात (निर्यात) और जनरल कार्गो के लिए प्रदर्शन मानकों को प्रस्तावित किया है जिसके लिए बंदरगाह ने अग्रिम शुल्क नहीं मांगा है। इसलिए इन दो कार्गो वस्तुओं के लिए प्रदर्शन मानकों का निर्धारण नहीं किया जाता है।

- (xi). विशाखापत्तनम स्टीवेडोर एसोसिएशन (वीएसए) ने कहा है कि वीपीटी एक सबसे अधिक प्रतिस्पर्धी शुल्कदर पर काम कर रहा है और प्रस्तावित शुल्कदर यथार्थवादी होना चाहिए। वीपीटी ने प्रतिक्रिया दी है कि प्रस्तावित शुल्कदर सिरे से सिरे तक सेवा के लिए है और सभी संभावनाओं पर कब्जा कर लिया गया है। वीपीटी ने यह भी कहा है कि अगर उतारने/चढ़ाने वालों को पोतभार के लिए प्रस्तावित दर से अधिक प्रभार करने की आवश्यकता होती है और अगर किसी भी कार्गो वस्तु में वृद्धि की आवश्यकता होती है, तो व्यापार उचित औचित्य के साथ बंदरगाह में आ सकता है। वीपीटी ने स्पष्ट रूप से कहा है कि वीएसए के विवाद ने वीपीटी द्वारा सावधानी बरती है जबकि उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए अग्रिम शुल्क का प्रस्ताव किया है।

- (xii). (अ). अनौपचारिक शुल्कदर के अनुमोदन करते समय, इस प्राधिकरण ने सभी प्रमुख बंदरगाह ट्रस्टों के लिए आमतौर पर नियम और शर्तों को मंजूरी दी है। वीपीटी ने शब्द 'शुल्कदर' को परिभाषित करने का प्रस्ताव रखा है जिसका मतलब है शुल्कदर की सीमा। ध्यान दें कि शुल्कदर अधिसूचित है एक शुल्कदर की उच्चतम

सीमा पहले से ही वीपीटी द्वारा सामान्य शर्तों के तहत प्रस्तावित की गया है, जिसे अनुमोदन के दौरान अनुमोदित किया गया है। इसलिए, शब्द "शुल्कदर" की परिभाषा आवश्यक नहीं है।

- (व). वीपीटी ने "बोर्ड" शब्द को परिभाषित करने का प्रस्ताव रखा है जिसका मतलब है विशाखापट्टनम बंदरगाह ट्रस्ट के न्यासी समिति। "बोर्ड" की परिभाषा मेजर बंदरगाह ट्रस्ट्स एक्ट, 1963 द्वारा शासित है और इसलिए उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए दरों के अग्रिम सीमा में निर्धारित नहीं किया जाना चाहिए।
- (स). इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित अन्य प्रासंगिक शर्तों की परिभाषाएं उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के लिए अनौपचारिक अग्रिम शुल्कदर की अनुसूची को मंजूरी देते समय वीपीटी में अंतिम दर के अनुमोदन के दौरान अग्रिम शुल्कदर अनुसूची में निर्धारित किया जाता है।
- (xiii). वीपीटी ने सामान्य नियमों और शर्तों के तहत कुछ टिप्पणियाँ प्रस्तावित की हैं, जिन्हें नीचे चर्चा की गई है:
- (अ). वीपीटी ने गोदी क्षेत्र के बाहर दूरी के लिए उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के अग्रिम शुल्कदर के अनुच्छेद के नीचे एक टिप्पणी प्रस्तावित की है, जिसमें कहा गया है कि अगर स्टैकिंग दूरी बर्थ से 5 किमी से अधिक है, तो अनुसूची में निर्धारित शुल्कदर की उच्चतम सीमा के ऊपर 10% अतिरिक्त होगा लागू हो।
- वीपीटी ने कहा है कि कुछ पोतभार जैसे उर्वरक, उर्वरक कच्चे माल आदि के संबंध में, जहां पोतभार को 5 किलोमीटर से अधिक तक पहुंचाने की आवश्यकता है, लागू दर से अतिरिक्त 10% वीपीटी द्वारा विचार किया गया है क्योंकि अतिरिक्त परिवहन लागत गोदी क्षेत्र के बाहर पोतभार के आवागमन के लिए लंबी दूरी तक खर्च की जाती है। लंबी दूरी के लिए स्टीवेडोर के कार्यों का हवाला देते हुए पोर्ट ने महसूस किया है कि लागू दर से 10% की वृद्धि उचित है। यह स्थिति पर निर्भर है। वीपीटी के ऊपर स्पष्टीकरण के आधार पर प्रस्तावित नोट को मंजूरी दी गई है।
- (ब). सामान्य नियम एवं शर्तों के तहत वीपीटी द्वारा प्रस्तावित टिप्पणी(ii) बताती है कि अधिसूचित शुल्कदर तीन वर्षों की अवधि के लिए है। चूंकि वीपीटी द्वारा उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन दलालों को जारी किए जाने वाले अनुज्ञापत्र अलग-अलग समय पर हो सकते हैं, इस तरह के एक टिप्पणी के नियमों में दरों की आवश्यकता नहीं है। दरों के मापक्रम की वैधता की तारीख से प्रभावी होने की तारीख से 3 वर्ष की अवधि के लिए होगी।
- (स). वीपीटी ने एक टिप्पणी प्रस्तावित किया है कि मौजूदा दर के अनुसार, घाटगे, भंडारण प्रभार और अन्य विविध शुल्क बंदरगाह द्वारा लगाए जा रहे हैं। यह उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों के अनुरूप है और इसलिए एसओआर में शामिल है। बंदरगाह ने एक और टिप्पणी पेश किया है जिसमें अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं और विशिष्ट पोतभार के लिए प्रहस्तन शुल्क भी बताए गए हैं जब बंदरगाह आईपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार कार्गो की निगरानी लेता है तो बंदरगाह द्वारा टीएमपी अधिसूचित एसओआर के अनुसार किया जाना जारी रखा जाएगा और दरों के प्रचलित मापक्रम के अनुसार बंदरगाह पर लगाया जाना जारी है, प्रस्तावित टिप्पणी को मंजूरी दी गई है।
- (द). 8 फरवरी 2017 के आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित तदर्थ अप्रॉक्रेट शुल्कदर में निर्धारित अन्य सामान्य नियम और शर्तों को प्रासंगिक होने के कारण अंतिम अग्रिम शुल्कदर अनुसूची में भी निर्धारित किया जाता है।
- (ध). 100 टी एचएमसी का उपयोग करके गियरलेस वेसेल द्वारा उतारने/चढ़ाने संचालन के लिए दर के अनुसूची के तहत, बंदरगाह ने एक पत्री प्रस्तावित की है कि वास्तविक के अनुसार आयातक/निर्यातक/वेसेल मालिक द्वारा भुगतान की अधिसूचित मापक्रम के अनुसार किराया प्रभार दिया जायेगा। प्रस्तावित पत्री को राज्य में मामूली संशोधन के साथ अनुमोदित किया गया है कि एचएमसी के किराए के लिए किराया प्रभार आयातक/निर्यातक/वेसेल मालिक द्वारा इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों के स्केल में निर्धारित दर के अनुसार देय होगा।

- (न). माल के रेलवे निकासी से संबंधित दरों के अनुसूची के तहत, वीपीटी ने एक पत्री प्रस्तावित की है कि निर्धारित दर, टीएमपी द्वारा स्वीकृत एसओआर के अनुसार नियंत्रक कार्यालय द्वारा सी और एफ़ दलालों को देय भूमि लाइसेंस शुल्क के अनन्य हैं। प्रस्तावित नोट को मंजूरी दे दी है।
- (xiv). दिशानिर्देशों के खंड 2.10 के अनुसार, शुल्कदर सीमा सालाना भारत सरकार द्वारा घोषित संपूर्ण मूल्य सूचकांक (डब्ल्यूपीआई) में 60% भिन्नता की दर से मुद्रास्फीति को अनुक्रमित किया जाएगा जो 1 जनवरी से 31 दिसंबर के बीच प्रासंगिक वर्ष में घटित होगा और समायोजित अनुक्रमित एसओआर संबंधित वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगा। चूंकि वीपीटी का प्रस्ताव पंचांग वर्ष 2016 के श्रांति अंत में प्राप्त हुआ था, डब्ल्यूपीआई वृद्धि के लिए आधार वर्ष 01 जनवरी 2017 के रूप में निर्धारित किया गया है। तदनुसार, उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए अग्रिम शुल्कदर अनुसूची में एक उपयुक्त नोट निर्धारित किया गया है।
- (xv). दिशानिर्देशों के खंड 2.8 बताते हैं कि प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट को सरकार द्वारा समय-समय पर तटीय पोतभार/वेसेल जैसे निर्धारित दिशा-निर्देशों का पालन करना चाहिए। नौवहन, सड़क और परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (तब) (एमएसआरटीएच) द्वारा जारी किए गए नीति निर्देशों में से एक तटीय वेसेल और तटीय पोतभार के लिए रियायती दर से संबंधित है। एमएसआरटीएच की उक्त नीति दिशा के आधार पर इस प्राधिकरण द्वारा पारित दिनांक 07 जनवरी 2005 के आदेश संख्या टीएमपी/4/2004-जनरल के अनुच्छेद 3(iii) और 5(2.2) के अनुसार, सभी प्रासंगिक प्रहस्तन शुल्क के लिए विदेशी मुद्रा के लिए 60% पर पोतभार प्रहस्तन शुल्क के लिए रियायती शुल्कदर निर्धारित करने की आवश्यकता है अर्थात् तटीय रियायत के लिए पात्र नहीं हैं, जो कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क छल्ले सहित पीओएल, उष्ण कोयले को छोड़कर घाट से जहाज के किनारे का स्थानांतरण और घाट से भंडारण यार्ड तक स्थानांतरण। (फिर) एमएसआरटीएच द्वारा जारी की गई नीति की दिशा एक समान रूप से 2005, 2008 और 2013 के दिशानिर्देशों के तहत नियंत्रित सभी प्रमुख बंदरगाहों और निजी टर्मिनल सक्रियक पर लागू की गई है, जो कि शुल्कदर निर्धारित करते हैं।

वीपीटी ने अपने शुरुआती प्रस्ताव में तटीय माल के लिए अलग रियायती दर का प्रस्ताव नहीं किया था। इंगित करने पर वीपीटी ने कहा है कि विदेशी पोतभार और तटीय पोतभार के लिए अलग दर के पक्ष के मामले को समय-समय पर जांच की जाएगी। इस मामले के अंतिम रूप में बंदरगाह ने नौवहन मंत्रालय की तटीय रियायत नीति के अनुसार विदेशी और तटीय कार्गो के लिए अलग दर प्रस्तुत नहीं की है।

धारा 2.8 को देखते हुए दिशानिर्देशों के बारे में और यह भी मानना है कि सरकार द्वारा जारी तटीय रियायत नीति जहाज-किनारे स्थानांतरण और घाट से यार्ड के लिए योग्य माल के लिए निर्धारित शुल्क पर तटीय रियायत का अनुदान देती है और चूंकि उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के अंतर्गत शामिल गतिविधियां शामिल हैं गतिविधियों, यह प्राधिकरण तटीय रियायत नीति का अनुपालन करने के लिए बाध्य है, जबकि कार्गो का वितरण करने और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के निर्वहन के लिए पोत पर जहाज में उपकरणों की आपूर्ति और सेवा के लिए अग्रिम शुल्कदर को मंजूरी दे दी है। विशिष्ट अनुरोध के बावजूद वीपीटी ने उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए विदेशी कार्गो और तटीय पोतभार का हिस्सा नहीं दिया है। ऐसा इसलिए, वीपीटी में विदेशी और तटीय माल का अनुपात 2015-16 के लिए ड्राई बल्क कार्गो के संबंध में 90:10 और ब्रेक बल्क कार्गो के लिए 93:7 वीपीटी प्रशासन की रिपोर्ट से लिया गया है। इस प्रकार, उक्त अनुपात के आधार पर, तटीय रियायत का वित्तीय प्रभाव उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए प्रस्तावित विदेशी दर में तटीय रियायत के लिए पात्र पोतभार के लिए एम्ओएस के तटीय रियायत नीति के अनुरूप होने के लिए पोत पर जहाज और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए उपकरणों की आपूर्ति और सेवा के लिए कब्जा कर लिया गया है।

यह राज्य के लिए प्रासंगिक है कि मोर्मुगाओ बंदरगाह ट्रस्ट (एमओपीटी) द्वारा प्रस्तावित किए जाने के संबंध में उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के लिए अग्रिम शुल्कदर के निर्धारण के लिए अपने प्रस्ताव को संसाधित करते समय इस व्यवसाय के लिए तटीय रियायत नीति लागू नहीं होनी चाहिए और इसी अनुरोध को ध्यान में रखते हुए कुछ अन्य प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट, इस प्राधिकरण ने जनवरी 2017 में नौवहन मंत्रालय (एमओएस) से यह जांच करने के लिए अनुरोध किया है कि क्या उपयुक्त तटीय कार्गो के लिए रियायती दर के नुस्खे के लिए नीति की दिशा को लागू करने की आवश्यकता है, जबकि उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के तहत शुल्कदर तय करना चाहिए। राज्य

मंत्री की प्रतिक्रिया की प्रतीक्षा है। अगर एमओएस को संदर्भित मामले पर एमओएस की प्रतिक्रिया प्राप्त हो तो केओपीटी के प्रस्ताव के आधार पर अनुमोदन से अलग है, उस समय एक उपयुक्त संशोधन जारी किया जा सकता है।

नोन कोकिंग कोयला (उष्ण कोयला), लौह अयस्क और लौह अयस्क के छरों के संदर्भ में, जो तटीय रियायत के लिए सरकार की तटीय रियायत नीति के अनुसार पात्र नहीं हैं, वीपीटी ने दोनों विदेशी और तटीय कार्गो के लिए शुल्कदर का प्रस्ताव नहीं किया है। ऐसा होने के नाते, वीपीटी और एसओआर द्वारा प्रस्तुत लागत वक्तव्य को एमओएस की तटीय रियायत नीति के साथ मिलकर विदेशी और तटीय श्रेणी के लिए इस कार्गो वस्तु के लिए एक समान दर के पर्चे द्वारा ठीक किया गया है।

(xvi). (अ). दिशानिर्देशों की धारा 2.11 बताती है कि उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के प्रारंभ होने से पहले, सक्रियक, इस प्राधिकरण के लिए दर के मापक्रम के अधिसूचना तक पहुंचेगा, जिसमें प्रमुख पत्तन ट्रस्ट अधिनियम, 1963 की धारा 48 के तहत आवश्यक उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के शुल्क और प्रदर्शन मानकों की सीमा दर शामिल है। उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन दिशानिर्देशों की धारा 2.3 के अनुसार, एक बार एक बंदरगाह के लिए विभिन्न वस्तुओं के उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए अग्रिम शुल्कदर सीमा की स्थापना की जाती है, यह पूरी तरह से बंदरगाह पर लागू होगा जहां उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन को निजी संस्थाओं या संगठनों द्वारा किया जाता है और तीन साल की अवधि के लिए वैध होगा।

(व). यह उपरोक्त संदर्भ में प्रासंगिक है कि यह प्राधिकरण सभी प्रमुख बंदरगाह ट्रस्टों के परामर्श से पहले ही था, प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट अधिनियम, 1963 की धारा 42 के तहत अधिकृत व्यक्ति द्वारा सेवाओं के प्रावधान के लिए दरों के विनियमन के संदर्भ में निर्णय लिया कि अलग-अलग सेवा प्रदाताओं के संदर्भ के बिना बंदरगाह के लिए शुल्कदर का नियमन पूरी तरह से किया जा सकता है। तदनुसार, इस प्राधिकरण ने निर्णय लिया था कि सीमा शुल्क के लिए किसी विशेष बंदरगाह के लिए निर्धारित किया जाएगा और संबंधित बंदरगाह के जरिए यह प्राधिकृत सेवा प्रदाता को आवेदन प्रदान करेगा ताकि अनुज्ञापत्र जारी करते समय वह प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट अधिनियम, 1963 की धारा 42 (3) के संदर्भ में प्राधिकरण की शर्त बना सके। इस प्राधिकरण के निर्णय ने सभी प्रमुख बंदरगाहों और **एमओएस** को 6 मई 2002 के पत्र संख्या टीएएमपी/47/2000-एमबीपीटी के जरिए सूचित किया गया था।

उपरोक्त स्थिति को ध्यान में रखते हुए और दिशानिर्देशों के खंड 2.3 को ध्यान में रखते हुए, प्राधिकरण प्राधिकृत व्यक्ति उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन प्रचालक को अनुमोदित उच्चतम सीमा दर लागू करने के लिए बंदरगाह को 3 वर्ष की अवधि के लिए, अनुज्ञापत्र जारी करते समय प्राधिकरण की शर्त के रूप में इसे बनाकर सलाह देता है।

(xvii). (अ). दिशानिर्देशों के खंड 2.7 के अनुसार, इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अग्रिम शुल्कदर सीमा का स्तर है; बट्टा और छूट मंजिल के स्तर हैं। प्राधिकृत व्यक्ति उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन वाला सक्रियक कम दर को प्रभाव करने और / या उच्च बट्टा और छूट की अनुमति देने के लिए लचीलापन का उपयोग कर सकता है।

(व). दिशानिर्देशों के खंड 2.9 के अनुसार, अधिकृत व्यक्ति उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन सक्रियक केवल उनके द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए शुल्क लेना चाहिए। श्रम की कोई भाववाचक बुकिंग और अन्य समान धारणा शुल्क की अनुमति नहीं होगी।

(xviii). प्राधिकरण द्वारा स्वीकृत किए जाने वाले अंतिम दरों के अनुसार संभावित प्राधिकरण द्वारा उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए अग्रिम शुल्क का अनुमोदन करते हुए 08 फरवरी, 2017 के आदेश संख्या टीएएमपी/84/2016-वीपीटी के माध्यम से कहा गया है कि संभावित प्रभाव होगा। तदनुसार, इस आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा अनुमोदित अंतिम दरें इस प्राधिकरण द्वारा सामान्य दृष्टिकोण के अनुसार राजपत्र में आदेश की अधिसूचना की तारीख से 30 दिनों की समाप्ति के बाद संभावित रूप से लागू हो जाएंगी और यह वे प्रभाव से आने वाले 3 साल तक अवधि के लिए वैध रहेगा। जैसा कि 08 फरवरी 2017 के अंतरिम आदेश में बताया गया है,

अनौपचारिक आधार पर अंतरिम दरों को अपनाया जाएगा जैसे कि इस तरह के रूप में मान्यता दी जाएगी। 08 फरवरी, 2017 को अंतरिम आदेश में इस प्राधिकरण द्वारा आयोजित किए गए अनौपचारिक दरों और अंतिम दरों के बीच अंतर के मामले में यदि कोई हो, धन वापसी/वसूली का कोई प्रश्न नहीं होगा।

(xix). **यदि किसी भी त्रुटि को अभिलेख के सामना या किसी अन्य उचित कारणों के लिए स्पष्ट दिखाई देता है, तो वीपीटी भारत सरकार के राजपत्र में आदेश की अधिसूचना के 30 दिनों के भीतर पर्याप्त औचित्य/तर्क देने के लिए इस प्राधिकरण से संपर्क कर सकता है। यदि बंदरगाह उपयोगकर्ता/उपयोगकर्ता संस्था के पास कोई समस्या है तो वे बंदरगाह से संपर्क कर सकते हैं।**

17.1. परिणामस्वरूप, और कारणों से ऊपर बताएं, और मन के सामूहिक आवेदन के आधार पर, यह प्राधिकरण क्रमशः अनुलग्नक - IV और V के रूप में संलग्न वीपीटी के लिए अग्रिम उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन प्रभागों के कार्यक्रम को अनुमोदित करता है।

17.2. अनुमोदित उच्चतम सीमा दर 3 साल की अवधि के लिए, अनुज्ञापत्र जारी करते समय अधिकृत प्राधिकारी की शर्त के रूप में इसे अधिकृत व्यक्ति उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन संक्रियक पर लागू किया जाता है। स्वीकृत अनुमोदन इसके बाद स्वतः समाप्त हो जाएगा जब तक कि इस प्राधिकरण द्वारा विशेष रूप से निर्दिष्ट नहीं किया गया हो। बंदरगाह को सलाह दी जाती है कि निष्पादन मानकों के साथ उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के लिए अग्रिम शुल्कदर के कार्यान्वयन के लिए आवश्यक कार्रवाई करे।

17.3. जैसा कि दिशानिर्देशों के खंड 2.4 में निर्धारित किया गया है, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित अग्रिम शुल्कदर और प्रदर्शन मानकों के प्रचालक समझौते में संबंध में उल्लेख किया जाएगा।

17.4. दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में उपरोक्त अग्रिम उतारने/चढ़ाने और समुद्र तट प्रहस्तन प्रभागों का सूचकांक दिशानिर्देशों के खंड 7 के साथ पढ़ा जाना है। यदि प्रचालक पिछले 12 महीनों में अनुलग्नक- V के अनुसार निर्धारित प्रदर्शन मानकों को प्राप्त नहीं करता है, प्रचालक 100% डब्ल्यूपीआई सूचीकरण के लिए हकदार नहीं होंगे और प्रचालक, दिशानिर्देशों के खंड 2.10 में निर्धारित अनुसार 60% डब्ल्यूपीआई सूचीकरण के साथ शुल्कदर वसूल करना जारी रखेंगे।

17.5. जैसा कि दिशानिर्देशों के खंड 8.1 में उल्लिखित है, प्रचालक को वीपीटी और इस प्राधिकरण को बंदरगाह द्वारा अनुज्ञापत्र प्राप्त उतारने/चढ़ाने/ समुद्र तट प्रहस्तन के संचालन के संबंध में वित्तीय वर्ष के अंत के बाद एक महीने के भीतर कार्गो यातायात, जहाज बर्थ दिवस उत्पादन, प्रति चक्र उत्पादन पर वार्षिक विवरण प्रस्तुत करनी होगी। इस प्राधिकरण द्वारा जरूरी कोई भी अन्य जानकारी समय-समय पर उन्हें भी दी जाएगी।

17.6. जैसा कि दिशानिर्देशों के खंड 8.2 में उल्लिखित है, यह प्राधिकरण अपनी वेबसाइट पर प्रचालक या प्रमुख बंदरगाह ट्रस्टों से प्राप्त सभी तरह की जानकारी प्रकाशित करेगा। हालांकि, यह प्राधिकरण किसी भी प्रचालक या प्रमुख बंदरगाह ट्रस्ट से अनुरोध पर विचार करेगा कि वह कुछ विवरण/सूचना प्रस्तुत नहीं करे जो कि व्यावसायिक रूप से संवेदनशील हो। इस तरह के अनुरोधों के संबंध में विवरण/सूचना के वाणिज्यिक संवेदनशीलता के संबंध में विस्तृत औचित्य के साथ होना चाहिए और इस संबंध में प्रकाशन के निर्णय पर उनके राजस्व/संचालन पर संभावित प्रतिकूल असर होने पर इस प्राधिकरण का निर्णय फाइनल होगा।

17.7. (अ). जैसा कि दिशानिर्देशों की धारा 9.1 में उल्लिखित है, विभिन्न वस्तुओं के लिए निर्धारित प्रदर्शन मानदंड न्यूनतम होना चाहिए जो प्रचालक द्वारा प्राप्त किया जाना चाहिए। इन प्रदर्शन मानदंडों को संक्रियक के संबंध में समझौते में शामिल किया जाएगा।

(व). जैसा कि दिशानिर्देशों के खंड 9.2 में निर्धारित किया गया है, संक्रियक द्वारा वास्तव में प्राप्त प्रदर्शन को वीपीटी और इस प्राधिकरण द्वारा तिमाही आधार पर निगरानी रखी जाएगी। निर्धारित प्रदर्शन को प्राप्त करने में किसी भी कमी की स्थिति में, बंदरगाह द्वारा संक्रियक में प्रवेश किए गए समझौते में निहित शर्तों के अनुसार बंदरगाह संक्रियक पर कार्रवाई शुरू करेगा।

17.8. जैसा कि दिशानिर्देशों के खंड 10 में निर्धारित किया गया है, इस प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित प्रदर्शन मानक के संक्रियक द्वारा गैर-उपलब्धि के संबंध में किसी भी उपयोगकर्ता की कोई शिकायत है, वह इस प्राधिकरण के प्रति प्रतिनिधित्व करना पसंद कर सकते हैं, जो

उसके बाद, प्रतिनिधित्व में जांच करेगा और वीपीटी को अपनी जाँच दे सकेगा। समझौते के अनुबंध शर्तों के प्रावधानों के अनुसार वीपीटी निष्कर्ष पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।

[विज्ञापन-III/4/असाधारण/64/18]

टी एस बालसुब्रमण्यन, सदस्य (वित्त)

अनुलग्नक- I

बिशाखापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट

जहाज़ पर माल उतारने-चढ़ाने और तट संचलन के दिशानिर्देशों में विनिर्दिष्ट उत्पादकता मानदंडों की तुलनात्मक स्थिति, वर्ष 2015-16 में वीपीटी द्वारा प्राप्त की गई वास्तविक उत्पादकता स्तर, वर्ष 2015-16 जमा 15% वीपीटी द्वारा विचारित, वीपीटी द्वारा प्रति शिफ्ट आधार पर विचारित उत्पादकता स्तर और निर्धारित मानदंडों से विचलन के लिए वीपीटी द्वारा प्रस्तुत तर्कसंगतता

जहाज़ पर का माल उतारने-चढ़ाने के संचलन के - उत्पादकता मानदंड

क्रम सं.	वस्तु समूह	दिशानिर्देशों के अनुसार उत्पादकता मानदंड			वर्ष 2015-16 के लिए वीपीटी द्वारा प्राप्त औसत उत्पादकता स्तर (उन प्रति दिन उत्पादन)	वीपीटी द्वारा, 2015-16 की वास्तविक उत्पादकता से 15% अधिक को औसत उत्पादकता माना गया है (प्रति दिन उत्पादन प्रति दिन)	वीपीटी द्वारा प्रस्तावित उत्पादकता मानदंड (प्रति शिफ्ट)	विचलन (हो / नहीं)	वीपीटी द्वारा विचलन के लिए दिये गये तर्क, यदि कोई हो
		प्रति ट्रक प्रति शिफ्ट के अनुसार नियम	प्रति शिफ्ट का औसत संख्या	उत्पादकता प्रति शिफ्ट प्रति दिन प्रति टन में					
1	2	3	4	5=3*4	6	7	8=7/3 शिफ्ट / दिन	9	10
I	ड्राई बल्क								
1	तैयार उर्वरक	900	3	2700	6355	7512	2504	हाँ	1. पिछले 5-6 वर्षों के दौरान वीपीटी संकायों में माना में गिरावट आई है। पड़ोसी बंदरगाहों में कार्गो के मोड़ का मुख्य कारण अर्थव्यवस्था की लागत और अस्थिरता है। 2. वीपीटी में वर्ष का प्रयोग क्षमता से काम किया जा रहा है। 3. एक यथार्थवादी उत्पादकता मानदंड को अपनाया गया है, जो 2015-2016 के दौरान बंदरगाह पर औसत उपलब्ध के आधार पर जमा 15% है
2	उर्वरक - कच्चा माल	810	3	2430	5056	5815	1938	हाँ	
3	खाद्य अनाज	660	3	1980	3331	3831	1277	हाँ	
4	गैर कोकिंग कोल (थर्मल कोयला)	1000	4	4000	11052	12710	4237	ना	
5	कोकिंग कोल	900	4	3600	7935	9125	3042	हाँ	
6	लौह अयस्क और लौह अयस्क पिलेट्स	1460	4	5840	9673	11124	3708	हाँ	
7	बेंटीनाइट, बॉक्साइट, कॉपर कॉन्संट्रेट लेड एंड जिंक अयस्क	1460	4	5840	9673	11124	3708	हाँ	
8	कटा हुआ स्कैप	700	3	2100	2746	3158	1053	हाँ	
9	भारी पिचला स्कैप	360	3	1080	0	0	1080	हाँ	
10	अल्प अयस्क और खनिज	870	3	2610	6496	7471	2490	हाँ	
11	चूना पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूखी बल्क कार्गो	1080	3	3240	6218	7150	2383	हाँ	
12	नमक	1000	4	4000	0	0	4000	ना	
13	पिंग आयरन सिल्लियाँ और इसी तरह के सूखे थोक माल *	1120	3	3360	9720	11178	3726	ना	
14	थर्मल कोयला (निर्यात)	1000	4	4000	11052	12710	4237	ना	
II	ब्रेक बल्क								
1	बैरिड कार्गो	300		300	1701	1956	652	ना	वीपीटी ने, सभी ब्रेक बल्क कार्गो मर्चों के लिए, दिशानिर्देश में निर्धारित उत्पादकता मानदंडों की तुलना में, वर्ष 2015-16 में बंदरगाह द्वारा हासिल की गई उत्पादकता के आधार पर जमा 15% से उत्पादकता को उच्च माना है,
2	जंबो बैरिड	560		560	0	0	1400	ना	
3	आयरन और स्टील-कॉइल और स्लेब	1360		1360	3843	4420	1473	ना	
4	आयरन और स्टील पाइप, ब्लूव, प्लेट्स	280		280	0	0	700	ना	
5	इमारती लकड़ी लॉग-साफ्ट	320		320	0	0	800	ना	
6	इमारती लकड़ी लॉग-हाई	480		480	1676	1928	643	ना	
7	ग्रेनाइट और मार्बल, एल्फूमिना सिल्लियाँ *	500		500	1786	2054	685	ना	
8	परियोजना कार्गो		कार्गो सजातीय है और वे विभिन्न आकार, आकृति और वजन में आते हैं।	Nil	0	0	400	ना	
9	मशीनरी और मशीनरी पार्ट्स			Nil	796	915	305	ना	

		इसलिए कोई उत्पादकता मान देड जारी नहीं हुआ। इस तरह के कार्यों को संभालने में किसी भी बंदरगाह द्वारा प्राप्त सर्वोत्तम उत्पादकता से निर्धारण होना चाहिए।												
--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

* ड्राई बल्क कार्यों के तहत क्रम संख्या 13 के तहत कार्यों का सामान्यकरण और क्रम संख्या 7 ब्रेक कार्यों के तहत बीपीटी के पत्र दिनांक 7.12.2017 पर आधारित है।

अनुबंध- II (ए)

ड्राई बल्क (आयात / निर्यात) कार्यों विवरण बेसेल के लिए

बीपीटी में स्टेवेडोरिंग संचालन के लिए अपक्रेंट सीमान्त टैरिफ

बीपीटी में स्टेवेडोरिंग संचालन के लिए अपक्रेंट सीमान्त टैरिफ बीपीटी द्वारा प्रस्तुत अपक्रेंट टैरिफ पर पहुँचने की बर्किंग और टीएएमपी द्वारा मानी गई

ड्राई बल्क कार्यों (आयात / निर्यात) विवरण बेसेल के लिए

(प्रति टन रुपये में)

क्र. सं.	कार्यों गुण	दिशानिर्देशों के अनुसार प्रति पाली उत्पादकता मानक (टन में)	बीपीटी द्वारा माना जाने वाली प्रति पाली उत्पादकता (टन में)	परिचालन लागत						मार्जिन @ 20%	मार्जिन सहित कुल लागत	बीपीटी द्वारा विचारित सीमांत टैरिफ	टीएएमपी द्वारा संशोधित और विचार किया गया सीमांत शुल्क प्रति टन दर (रुपये में)	तटीय रियायत पॉलिसी को ध्यान में रखते हुए, टीएएमपी द्वारा अपक्रेंट टैरिफ पर पहुँचा गया रुपये / टन	
				उपकरण किराया लागत रुपये में प्रति मीट्रिक टन	श्रम लागत रुपये / मीट्रिक टन में	कुल उपकरण किराया लागत और श्रम लागत	ऑपरेटिंग ओवर रहेड्स @ 20%	प्रशासनिक ओवर रहेड्स @ 20%	कुल लागत					Foreign 15	Coastal 16
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	16
1	तैयार उर्वरक	2700	2504	11.14	26.09	37.23	7.45	7.45	52.13	10.43	62.56	62.55	62.56	65.17	39.10
2	उर्वरक कच्ची सामग्री	2430	1938	14.39	26.09	40.48	8.10	8.1	56.68	11.34	68.02	68.01	68.02	70.85	42.51
3	खाद्य अनाज	1980	1277	21.85	26.09	47.94	9.59	9.59	67.12	13.42	80.54	80.54	80.54	83.90	50.34
4	गैर कोकिल कोल (थर्मल कोयला)	4000	4237	8.78	21.74	30.52	6.10	6.1	42.72	8.54	51.26	51.27	51.26	51.26	51.26
5	कोकिल कोल	3600	3042	12.23	21.74	33.97	6.79	6.79	47.55	9.51	57.06	57.07	57.06	59.44	35.66
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पिलेट्स	5840	3708	10.03	26.09	36.12	7.22	7.22	50.56	10.11	60.67	60.69	60.67	60.67	60.67
7	बेंडोनाइट, बॉक्साइट, कोपर, एकाग्रता, नेतृत्व और ज़िंक, अयस्क	5840	3708	10.03	26.09	36.12	7.22	7.22	50.56	10.11	60.67	60.69	60.67	63.20	37.92
8	कटा हुआ स्क्रैप	2100	1053	26.50	26.09	52.59	10.52	10.52	73.63	14.73	88.36	88.36	88.36	92.04	55.23
9	घारी पिघलने वाले स्क्रैप (एचएमएस)	1080	1080	25.83	26.09	51.92	10.38	10.38	72.68	14.54	87.22	87.23	87.22	90.85	54.51
10	अन्य अयस्क और खनिज	2610	2490	11.20	26.09	37.29	7.46	7.46	52.21	10.44	62.65	62.65	62.65	65.26	39.16
11	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूखी थोक कार्यों	3240	2383	11.71	26.09	37.80	7.56	7.56	52.92	10.58	63.5	63.5	63.50	66.15	39.69
12	नमक	4000	4000	9.30	26.09	35.39	7.08	7.08	49.55	9.91	59.46	59.46	59.46	61.94	37.16
13	आयरन सिलिका और समान सूखी थोक कार्यों	3360	3726	7.49	26.09	33.58	6.72	6.72	47.02	9.4	56.42	56.41	56.42	58.77	35.26
14	थर्मल कोयला (निर्यात)	4000	4237	8.78	21.74	30.52	6.10	6.10	42.72	8.54	51.26	56.75	51.26	51.26	51.26

अनुबंध- II (बी)
ब्रेक बल्क कार्गो (बीयरड वेसल)

बीपीटी में स्टेबोरेडि संचालन के लिए अपक्रेंट सीमान्त टैरिफ

बीपीटी में स्टेबोरेडि संचालन के लिए अपक्रेंट सीमान्त टैरिफ बीपीटी द्वारा प्रस्तुत अपक्रेंट टैरिफ पर पहुँचने की बर्किंग और टीएएमपी द्वारा मानी गई

ब्रेक बल्क कार्गो (बीयरड वेसल)

(प्रति टन रुपये में)

क्र. सं.	कार्गो ग्रुप	दिशानिर्देशों के अनुसार प्रति पाली उत्पादकता मानक (टन में)	बीपीटी द्वारा माना जाने वाली प्रति पाली उत्पादकता (टन में)	परिचालन लागत						मार्जिन @ 20%	मार्जिन सहित कुल लागत	बीपीटी द्वारा विचारित सीमांत टैरिफ	टीएएमपी द्वारा संशोधित और विचार किया गया सीमांत शुल्क प्रति टन दर (रुपये में)	तटीय रियायत पॉलिसी को ध्यान में रखते हुए, टीएएमपी द्वारा अपक्रेंट टैरिफ पर पहुँचा गया रुपये / टन	
				उपकरण किराया लागत रुपये में प्रति मीट्रिक टन	श्रम लागत रुपये / मीट्रिक टन में	कुल उपकरण किराया लागत और श्रम लागत	ऑपरेटिंग ओवर रेट्रेड्स @ 20%	प्रशासनिक ओवर रेट्रेड्स @ 20%	कुल लागत					Foreign	Coastal
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	16
1	वैण्ड कार्गो	300	652	0.00	52.17	52.17	10.43	10.43	73.03	14.61	87.64	87.65	87.64	90.16	54.10
2	जंघो वैण	560	1400	11.61	100.06	111.67	22.33	22.33	156.33	31.27	187.60	187.60	187.60	193.00	115.80
3	आयरन एंड स्टील-फाइल और स्लैब्स	1360	1473	13.57	52.17	65.74	13.15	13.15	92.04	18.41	110.45	110.45	110.45	113.63	68.18
4	आयरन एंड स्टील, पाइप, ब्लू, प्लेट्स	280	700	28.57	52.17	80.74	16.15	16.15	113.04	22.61	135.65	135.65	135.65	139.56	83.73
5	इमारती लकड़ी नरम लॉग	320	800	35.00	13.04	48.04	9.61	9.61	67.26	13.45	80.71	80.71	80.71	83.03	49.82
6	इमारती लकड़ी कठोर लॉग	480	643	43.57	8.70	52.27	10.45	10.45	73.17	14.63	87.80	87.81	87.80	90.33	54.20
7	गेनाइड्स और मार्बल्स और एल्यूमिनियम सिलिलिया	500	685	23.37	43.48	66.85	13.37	13.37	93.59	18.72	112.31	112.31	112.31	115.55	69.33
8	प्रोजेक्ट कार्गो	-	400	0.00	100.06	100.06	20.01	20.01	140.08	28.02	168.10	168.10	168.10	172.94	103.77
9	मशीनरी एंड मशीनरी पार्ट्स	-	305	0.00	100.06	100.06	20.01	20.01	140.08	28.02	168.10	168.10	168.10	172.94	103.77

अनुबंध- II (सी)

ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) (बीयरलेस वेसल) वेसेल के लिए एचएमसी 1 का उपयोग करके

बीपीटी में स्टेबोरेडि संचालन के लिए अपक्रेंट सीमान्त टैरिफ

बीपीटी में स्टेबोरेडि संचालन के लिए अपक्रेंट सीमान्त टैरिफ बीपीटी द्वारा प्रस्तुत अपक्रेंट टैरिफ पर पहुँचने की बर्किंग और टीएएमपी द्वारा मानी गई

ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) (बीयरलेस वेसल) वेसेल के लिए एचएमसी 1 का उपयोग करके

(प्रति टन रुपये में)

क्र. सं.	कार्गो ग्रुप	दिशानिर्देशों के अनुसार प्रति पाली उत्पादकता मानक (टन में)	बीपीटी द्वारा माना जाने वाली प्रति पाली उत्पादकता (टन में)	परिचालन लागत						मार्जिन @ 20%	मार्जिन सहित कुल लागत	बीपीटी द्वारा विचारित सीमांत टैरिफ	टीएएमपी द्वारा माना जाने वाला सीमांत शुल्क प्रति टन की दर (रुपये में)	तटीय रियायत पॉलिसी को ध्यान में रखते हुए, टीएएमपी द्वारा अपक्रेंट टैरिफ पर पहुँचा गया रुपये / टन	
				उपकरण किराया लागत रुपये में प्रति मीट्रिक टन	श्रम लागत रुपये / मीट्रिक टन में	कुल उपकरण किराया लागत और श्रम लागत	ऑपरेटिंग ओवर रेट्रेड्स @ 20%	प्रशासनिक ओवर रेट्रेड्स @ 20%	कुल लागत					Foreign	Coastal
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	16
1	तैयार उर्वरक	2700	2504	3.71	0.00	3.71	0.74	0.74	5.19	1.04	6.23	6.24	6.23	6.49	3.89
2	उर्वरक कच्ची सामग्री	2430	1938	4.80	0.00	4.80	0.96	0.96	6.72	1.34	8.06	8.06	8.06	8.40	5.04
3	गैर कोकिंग कोल (थर्मल कोयला)	4000	4237	2.20	0.00	2.20	0.44	0.44	3.08	0.62	3.70	3.69	3.70	3.70	3.70
4	कोकिंग कोल	3600	3042	3.06	0.00	3.06	0.61	0.61	4.28	0.86	5.14	5.14	5.14	5.35	3.21
5	लौह अयस्क, लौह अयस्क पिलेट्स	5840	3708	2.51	0.00	2.51	0.5	0.5	3.51	0.7	4.21	4.21	4.21	4.21	4.21
6	बेंडोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर, एकाग्रता, नेचुरल	5840	3708	2.51	0.00	2.51	0.5	0.5	3.51	0.7	4.21	4.21	4.21	4.39	2.63

	और जिक, अयस्क														
7	कटा हुआ स्क्रैप	2100	1053	8.83	0.00	8.83	1.77	1.77	12.37	2.47	14.84	14.84	14.84	15.46	9.28
8	भारी पिघलने वाले स्क्रैप (एचएमएस)	1080	1080	8.61	0.00	8.61	1.72	1.72	12.05	2.41	14.46	14.47	14.46	15.06	9.04
9	अन्य अयस्क और खनिज	2610	2490	3.73	0.00	3.73	0.75	0.75	5.23	1.05	6.28	6.25	6.28	6.54	3.93
10	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूखी थोक कार्गो	3240	2383	3.90	0.00	3.90	0.78	0.78	5.46	1.09	6.55	6.56	6.55	6.82	4.09
11	नमक	4000	4000	2.33	0.00	2.33	0.47	0.47	3.27	0.65	3.92	3.91	3.92	4.08	2.45
12	थर्मल कोयला (निर्यात)	4000	4237	2.20	0.00	2.20	0.44	0.44	3.08	0.62	3.70	3.72	3.70	3.70	3.70

आयातक / निर्यातक / पोत मालिक द्वारा भुगतान किये जाने वाला, अधिसूचित स्केल के अनुसार एचएमसी किराया शुल्क।

अनुबन्ध- III (ए)

ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) विवरण / विवरण से वेसल के लिए
बीपीटी में तट हैंडलिंग ऑपरेशंस के लिए, बंदरगाह एरीया के भीतर की दूरी के लिए लिए अपक्रेंट टैरिफ

ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) विवरण / विवरण से वेसल के लिए

(प्रति टन रुपये में)

क्र. सं.	कार्गो ग्रुप	दिशानिर्देशों के अनुसार प्रति पाली उत्पादकता मानक (टन में)	बीपीटी द्वारा माना जाने वाली प्रति उत्पादकता (टन में)	परिचालन लागत						मार्जिन @ 20%	मार्जिन सहित कुल लागत	आया हुआ सीमांत शुल्क और बीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर	टीएएमपी द्वारा पड़ुंचा हुआ संशोधित सीमांत टैरिफ	तटीय रियायत नीति को ध्यान में रखते हुए टीएएमपी आया अपक्रेंट टैरिफ	
				उपकरण किराया लागत रुपये में प्रति मीट्रिक टन	श्रम लागत @ 5%	कुल उपकरण किराया लागत और श्रम लागत	ऑपरेटिंग ओवरहेड्स @ 20%	प्रशासनिक ओवरहेड्स @ 20%	कुल लागत						
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	बिदेशी 15	तटीय 16
1	तैयार उर्वरक	2700	2504	32.95	1.65	34.60	6.92	6.92	48.44	9.69	58.13	58.12	58.13	60.55	36.33
2	उर्वरक कच्ची सामग्री	2430	1938	42.56	2.13	44.69	8.94	8.94	62.568	12.51	75.08	75.08	75.08	78.21	46.92
3	खाद्य अनाज	1980	1277	64.60	3.23	67.83	13.57	13.57	94.97	18.99	113.96	113.96	113.96	118.71	71.23
4	गैर कोकिंग कोल (थर्मल कोयला)	4000	4237	32.57	1.63	34.20	6.84	6.84	47.8785	9.58	57.46	57.46	57.46	57.46	57.46
5	कोकिंग कोल	3600	3042	45.37	2.27	47.64	9.53	9.53	66.70	13.34	80.04	80.03	80.04	83.37	50.02
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पिलेट्स	5840	3708	41.26	2.06	43.32	8.66	8.66	60.64	12.13	72.77	72.79	72.77	72.77	72.77
7	बेंडोनाइट, बॉक्साइट, कोपर, एकाग्रता, नेचुरल और जिक, अयस्क	5840	3708	41.26	2.06	43.32	8.66	8.66	60.64	12.13	72.77	72.79	72.77	75.81	45.48
8	कटा हुआ स्क्रेप	2100	1053	114.00	5.70	119.70	23.94	23.94	167.58	33.52	201.10	201.09	201.10	209.48	125.69
9	भारी पिघलने वाले स्क्रेप (एचएमएस)	1080	1080	47.22	2.36	49.58	9.92	9.92	69.421	13.88	83.30	83.30	83.30	86.77	52.06
10	अन्य अयस्क और खनिज	2610	2490	33.13	1.66	34.79	6.96	6.96	48.7065	9.74	58.45	58.44	58.45	60.88	36.53
11	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूखी थोक कार्गो	3240	2383	57.90	2.90	60.80	12.16	12.16	85.115	17.02	102.14	102.14	102.14	106.39	63.83
12	नमक	4000	4000	34.50	1.73	36.23	7.25	7.25	50.725	10.15	60.88	60.86	60.88	63.41	38.05
13	आयरन मिलियां और समान सूखी थोक कार्गो	3600	3726	37.04	1.85	38.89	7.78	7.78	54.452	10.89	65.34	65.33	65.34	68.06	40.84
14	थर्मल कोयला (निर्यात)	4000	4237	32.57	1.63	34.20	6.84	6.84	47.8785	9.58	57.46	57.46	57.46	57.46	57.46

अनुबंध-III (बी)

ब्रेक बल्क कार्यों - बंदरगाह एरिया के अंदर
बीपीटी में तट हैंडलिंग ऑपरेशंस के लिए, बंदरगाह एरिया के भीतर की दूरी के लिए लिए अपफ्रंट सीमान्त टैरिफ

ब्रेक बल्क कार्यों

(प्रति टन रुपये में)

क्र. सं.	कार्यों गुप	विशानिर्देशों के अनुसार प्रति पाली उत्पादकता मानक (टन में)	बीपीटी द्वारा माना जाने वाली प्रति उत्पादकता (टन में)	परिचालन लागत						माजिन @ 20%	माजिन सहित कुल लागत	आया हुआ सीमांत शुल्क और बीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर	टीएएमपी द्वारा पहुंचा हुआ संशोधित सीमांत टैरिफ	तटीय रियायत नीति को ध्यान में रखते हुए टीएएमपी आया अपफ्रंट टैरिफ	
				उपकरण किराया लागत रुपये में प्रति मीट्रिक टन	श्रम लागत @ 10%	कुल उपकरण किराया लागत और श्रम लागत	ऑपरेटिंग ओवरहेड्स @ 20%	प्रशासनिक ओवरहेड @ 20%	कुल लागत						
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	विदेशी 15	तटीय 16
1	बैन्ड कार्यों	300	652	27.61	2.76	30.37	6.07	6.07	42.51	8.50	51.01	51.02	51.01	52.48	31.49
2	जॉबो बैन	560	1400	19.29	1.93	21.22	4.24	4.24	29.70	5.94	35.64	35.64	35.64	36.67	22.00
3	आयरन एंड स्टील-कोइल और स्लैब्स	1360	1473	46.83	4.68	51.51	10.30	10.30	72.11	14.42	86.53	86.55	86.53	89.03	53.42
4	आयरन एंड स्टील, पाइप, ब्लू, प्लेट्स	280	700	82.71	8.27	90.98	18.20	18.20	127.38	25.48	152.86	152.86	152.86	157.26	94.36
5	इमारती लकड़ी नरम लॉग	320	800	173.00	17.30	190.30	38.06	38.06	266.42	53.28	319.70	319.70	319.70	328.91	197.35
6	इमारती लकड़ी कठोर लॉग	480	643	215.35	21.54	236.89	47.38	47.38	331.65	66.33	397.98	397.97	397.98	409.44	245.66
7	ग्रेनाइट और मार्बल और एल्युमिनियम मिलियां	500	685	152.09	15.21	167.30	33.46	33.46	234.22	46.84	281.06	281.05	281.06	289.16	173.49

अनुबंध-III (सी)

ड्राई बल्क कार्यों - बंदरगाह एरिया के बाहर की दूरी के लिए

बीपीटी में तट हैंडलिंग ऑपरेशंस के लिए, बंदरगाह एरिया के बाहर की दूरी के लिए लिए अपफ्रंट सीमान्त टैरिफ

ड्राई बल्क कार्यों (आयात / निर्यात) गिबर बासे / बिना गिबर बेसेज के लिए

(प्रति टन रुपये में)

क्र. सं.	कार्यों गुप	विशानिर्देशों के अनुसार प्रति पाली उत्पादकता मानक (टन में)	बीपीटी द्वारा माना जाने वाली प्रति उत्पादकता (टन में)	परिचालन लागत						माजिन @ 20%	माजिन सहित कुल लागत	आया हुआ सीमांत शुल्क और बीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर	टीएएमपी द्वारा पहुंचा हुआ संशोधित सीमांत टैरिफ	तटीय रियायत नीति को ध्यान में रखते हुए टीएएमपी आया अपफ्रंट टैरिफ	
				उपकरण किराया लागत रुपये में प्रति मीट्रिक टन	श्रम लागत @ 5%	कुल उपकरण किराया लागत और श्रम लागत	ऑपरेटिंग ओवरहेड्स @ 20%	प्रशासनिक ओवरहेड @ 20%	कुल लागत						
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	विदेशी 15	तटीय 16
1	तैयार डब्लरक	2700	2504	42.53	2.13	44.66	8.93	8.93	62.52	12.50	75.02	75.03	75.02	78.14	46.89
2	उर्वरक कच्ची सामग्री	2430	1938	54.94	2.75	57.69	11.54	11.54	80.77	16.15	96.92	96.92	96.92	100.96	60.57
3	खाद्य अनाज	1980	1277	83.40	4.17	87.57	17.51	17.51	122.59	24.52	147.11	147.12	147.11	153.24	91.94
4	गैर कोकिल कोल (थर्मल कोयला)	4000	4237	39.65	1.98	41.63	8.33	8.33	58.29	11.66	69.95	69.95	69.95	69.95	69.95
5	कोकिंग कोल	3600	3042	55.23	2.76	57.99	11.60	11.60	81.19	16.24	97.43	97.43	97.43	101.49	60.89
6	लौह अयस्क, लौह अयस्क पिलेट्स	5840	3708	52.59	2.63	55.22	11.04	11.04	77.30	15.46	92.76	92.77	92.76	92.76	92.76
7	बेंडोनाइट, ब्रॉक्साइट, कॉपर, एकाग्रता, नेचुरल और ब्रिक, अयस्क	5840	3708	52.59	2.63	55.22	11.04	11.04	77.30	15.46	92.76	92.77	92.76	96.62	57.97
8	कटा हुआ स्क्रैप	2100	1053	131.10	6.56	137.66	27.53	27.53	192.72	38.54	231.26	231.25	231.26	240.89	144.53
9	भारी विघटने वाले स्क्रैप (एचएमएस)	1080	1080	63.89	3.19	67.08	13.42	13.42	93.92	18.78	112.70	112.7	112.70	117.40	70.44
10	अल्प अयस्क और खनिज	2610	2490	42.77	2.14	44.91	8.98	8.98	62.87	12.57	75.44	75.44	75.44	78.58	47.15
11	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूखी ओक कार्यों	3240	2383	70.49	3.52	74.01	14.80	14.80	103.61	20.72	124.33	124.34	124.33	129.52	77.71

12	नमक	4000	4000	42.00	2.10	44.10	8.82	8.82	61.74	12.35	74.09	74.09	74.09	77.18	46.31
13	आयतन मिलियां और समान सूखी बोक कार्गो	3360	3726	45.09	2.25	47.34	9.47	9.47	66.28	13.26	79.54	79.54	79.54	82.86	49.72
14	थर्मल कोयला (निर्यात)	4000	4237	39.65	1.98	41.63	8.33	8.33	58.29	11.66	69.95	69.95	69.95	69.95	69.95

रेलवे - अनुबंध- III (डी)

हाई बलक कार्गो (आयात / निर्यात) गियरड / गियरलेस वेसेल - रेलवे - डॉक एरिया के बाहर

बीपीटी में तट हंडलिंग ऑपरेशंस के लिए , बंदरगाह एरीया के भीतर की दूरी के लिए लिए अपक्रंट टैरिफ

बीपीटी में तट हंडलिंग ऑपरेशंस के लिए, बीपीटी द्वारा प्रस्तुत अपक्रंट टैरिफ पर पहुँचने की वर्किंग और टीएएमपी द्वारा मानी गई

हाई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) गियर वाले / बिना गियर बेसेल के लिए

(प्रति टन रुपये में)

Sr. No	कार्यों का रूप	विशानिर्देशों के अनुसार प्रति पाणी उत्पादकता मानक (टन में)	बीपीटी द्वारा माना जाने वाली प्रति उत्पादकता (टन में)	Operating Cost परिचालन लागत						मार्जिन @ 20%	मार्जिन सहित कुल लागत	प्रति टन की दर (रुपये में)	रेक रॉडिंग / अन-रॉडिंग शुल्क	अग्री हुई रॉमांत शुल्क दर और बीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर	बीपीटी द्वारा विचार किए जाने वाले रॉडिंग / अनरॉडिंग पर विचार करने के बाद टीएसएमटी द्वारा निष्कर्षित संशोधित सीमांत ईरिफ	तटीय रियायत नीति का ध्यान में रखते हुए टीएसएमटी द्वारा निष्कर्षित अग्रिम शुल्क	
				उपकरण किराया लागत रुपये में प्रति मीट्रिक टन	श्रम लागत @ 5%	कुल उपकरण किराया लागत और श्रम लागत	ऑपरेटिंग ओवरहेड्स @ 20%	प्रशासनिक ओवरहेड्स @ 20%	कुल लागत							विशेष 17	तटीय 18
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)	14	15	16=(13+14)	विशेष 17	तटीय 18
1	पैयार डब्ल्यूक	2700	2504	32.95	1.65	34.60	6.92	6.92	48.44	9.69	58.13	58.13	0.00	58.12	58.13	60.55	36.33
2	डब्ल्यूक कच्ची सामग्री	2430	1938	42.56	2.13	44.69	8.94	8.94	62.57	12.51	75.08	75.08	10.00	85.08	85.08	88.62	53.17
3	खाद अनाज	1980	1277	64.60	3.23	67.83	13.57	13.57	94.97	18.99	113.96	113.96	0.00	113.96	113.96	118.71	71.23
4	बीर कोटिक कोल (बर्मल कोटला)	4000	4237	32.57	1.63	34.20	6.84	6.84	47.88	9.58	57.46	57.46	10.00	67.46	67.46	67.46	67.46
5	कोटिक कोल	3600	3042	45.37	2.27	47.64	9.53	9.53	66.70	13.34	80.04	80.04	10.00	90.03	90.04	93.79	56.27
6	बीड अयस्क, बीड अयस्क पिलेट्स	5840	3708	41.26	2.06	43.32	8.66	8.66	60.64	12.13	72.77	72.77	10.00	82.79	82.77		82.77
7	बेटोनाइट, बकिसाइट, कोपर, एकाग्रता, मैग्नेस और जिंक, अयस्क	5840	3708	41.26	2.06	43.32	8.66	8.66	60.64	12.13	72.77	72.77	10.00	82.79	82.77	86.22	51.73
8	कटा हुआ स्लैब	2100	1053	114.00	5.70	119.70	23.94	23.94	167.58	33.52	201.10	201.10	15.00	216.09	216.10	225.10	135.06
9	भारी पिथले वाले स्लैब (एचएमएस)	1080	1080	47.22	2.36	49.58	9.92	9.92	69.42	13.88	83.30	83.30	15.00	98.30	98.30	102.40	61.44
10	अन्य अयस्क और खनिज	2610	2490	33.13	1.66	34.79	6.96	6.96	48.71	9.74	58.45	58.45	10.00	68.44	68.45	71.30	42.78
11	पूने का पत्थर, डोलोमाइट, स्क्विडर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूची शीक कार्यों	3240	2383	57.90	2.90	60.80	12.16	12.16	85.12	17.02	102.14	102.14	10.00	112.14	112.14	116.81	70.08
12	समक	4000	4000	34.50	1.73	36.23	7.25	7.25	50.73	10.15	60.88	60.88	10.00	70.86	70.88	73.83	44.30
13	आयरन सिलिका और समान सूची शीक कार्यों	3360	3726	37.04	1.85	38.89	7.78	7.78	54.45	10.89	65.34	65.34	15.00	80.33	80.34	83.69	50.21
14	बर्मल कोयला (निर्माण)	4000	4237	32.57	1.63	34.20	6.84	6.84	47.88	9.58	57.46	57.46	402.00	459.46	459.46	459.46	459.46

रेलवे - अनुबंध- III (ई)

डाई बरुक कार्गो (आयात / निर्यात) गिबरड / गिबरलेस वेसेल -रेलवे - डॉक एरिया के बाहर

डॉक एरिया से बाहर दूरी के लिए, बीपीटी पर तट संचालन के लिए सीमांत अपक्रंट टैरिफ

डार्ई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) गिबर बाले / बिना गियर बेसेल के लिए

(प्रति टन रुपये में)

क्र. सं.	कार्यायुध	विधाननिर्देशों के अनुसार प्रति पात्री उत्पादकता मानक (टन में)	बीपीटी द्वारा माना जाने वाली प्रति उत्पादकता (टन में)	परिचालन लागत						मार्जिन @ 20%	मार्जिन सहित कुल लागत	प्रति टन बी. दर (रुपये में)	रेक नोडिंग / अन-नोडिंग शुल्क	आयी हुई सीमांत शुल्क दर और बीपीटी द्वारा प्रस्तावित दर	बीपीटी द्वारा विचार किए जाने और नोडिंग पर विचार करने के बाद टीएफएपी द्वारा लिफ्टार्बित शुल्क	तटीय रियायत नीति को ध्यान में रखते हुए टीएफएपी द्वारा लिफ्टार्बित अग्रिम शुल्क
				उत्पन्न किराया लागत	श्रम लागत @ 5%	कुल उत्पन्न किराया लागत और श्रम लागत	ऑपरेटिंग और मरहट्ट @ 20%	प्रशासनिक और मरहट्ट @ 20%	कुल लागत							

															सीमांत दरिद्र		
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	16	विदेशी 17	तटीय 18
1	तैयार उर्वरक	27.00	25.04	42.53	2.13	44.66	8.93	8.93	62.52	12.50	75.02	75.02	0.00	75.03	75.02	78.14	46.89
2	उर्वरक कच्ची मायगी	24.30	19.38	54.94	2.75	57.69	11.54	11.54	80.77	16.15	96.92	96.92	10.00	106.92	106.92	111.37	66.82
3	खाद्य अनाज	19.80	12.77	83.40	4.17	87.57	17.51	17.51	122.59	24.52	147.11	147.11	0.00	147.12	147.11	153.24	91.94
4	गैर कोकिय कोय (धर्मय कोयला)	40.00	42.37	39.65	1.98	41.63	8.33	8.33	58.29	11.66	69.95	69.95	10.00	79.95	79.95	79.95	79.95
5	कोकिय कोय	36.00	30.42	55.23	2.76	57.99	11.6	11.6	81.19	16.24	97.43	97.43	10.00	107.43	107.43	111.91	67.14
6	लोह अयस्क, लोह अयस्क पिचैटस	58.40	37.08	52.59	2.63	55.22	11.04	11.04	77.30	15.46	92.76	92.76	10.00	102.77	102.76	102.76	102.76
7	बैटोनाइट, बॉक्साइट, काँपर, एकालता, नेचुरल और ब्रिड, अयस्क	58.40	37.08	52.59	2.63	55.22	11.04	11.04	77.30	15.46	92.76	92.76	10.00	102.77	102.76	107.04	64.22
8	कटा हुआ स्लेब	21.00	10.53	131.10	6.56	137.66	27.53	27.53	192.72	38.54	231.26	231.26	15.00	246.25	246.26	256.52	153.91
9	भारी पिचलेन वाले स्लेब (एचएमएस)	10.80	10.80	63.89	3.19	67.08	13.42	13.42	93.92	18.78	112.70	112.70	15.00	127.70	127.70	133.03	79.82
10	अन्य अयस्क और खनिज	26.10	24.90	42.77	2.14	44.91	8.98	8.98	62.87	12.57	75.44	75.44	10.00	85.44	85.44	89.00	53.40
11	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, क्लिबर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूची के कार्यों	32.40	23.83	70.49	3.52	74.01	14.8	14.8	103.61	20.72	124.33	124.33	10.00	134.34	134.33	139.93	83.96
12	नमक	40.00	40.00	42.00	2.10	44.10	8.82	8.82	61.74	12.35	74.09	74.09	10.00	84.09	84.09	87.59	52.56
13	अपरम सिंथेस और समान सूची योग कार्यों	33.60	37.26	45.09	2.25	47.34	9.47	9.47	66.28	13.26	79.54	79.54	15.00	94.54	94.54	98.48	59.09
14	धर्मय कोयला (निर्यात)	40.00	42.37	39.65	1.98	41.63	8.33	8.33	58.29	11.66	69.95	69.95	402.00	471.95	471.95	471.95	471.95

अनुलग्नक-IV

विभागापट्टनम पोर्ट ट्रस्ट
माल उतारने-चढ़ाने और तट संचलन सेवाओं के लिए अग्रिम प्रशुल्क

(I). परिभाषाएं:

- (i). "तटीय" पोत अर्थ किसी भी जहाज को विशेष रूप से भारत में किसी अन्य बंदरगाह या भारत में किसी भी बंदरगाह या स्थान के बीच व्यापार में नियोजित किया जाता है, जिसमें जहाजरानी सक्षम प्राधिकारी के / महानिदेशालय द्वारा जारी एक वैध तटीय लाइसेंस जारी है।
- (ii). "विदेशी जा रहा जहाज" का अर्थ तटीय पोत के अलावा किसी भी जहाज से होगा।
- (iii). "स्टीविंग" में पोर्ट के जहाजों के बोर्ड पर किसी भी रूप में लदान और उतराई और कार्गो का भंडारण शामिल है।
- (iv). "तट प्रबंधन" में हुक प्वाइंट से हुक बिंदु से माल का प्रबंध करना और प्राप्त करना, घाट से यातायात के लिए अंतर मोडल परिवहन और उपाध्यक्ष के विपरीत और माल से / बैगन / ट्रक से माल प्राप्त करना और वितरित करना शामिल है।
- (v). 'स्टीविंग' बंदरगाहों में जहाजों के जहाज पर किसी भी रूप में लोड हो रहा है और उतराई और कार्गो के लिए एक अधिकृत एजेंट है और जिनके पास लाइसेंस नियमों के तहत दिया गया है।
- (vi). 'तट प्रहस्तन एजेंट' हुक प्वाइंट से माल प्राप्त करके, घाट से स्टॉक यार्ड और विपरीत क्रम के लिए कार्गो प्राप्त करने की व्यवस्था करने के लिए एक प्राधिकृत एजेंट है और माल / बैगन / ट्रकों से प्राप्त और वितरण भी कर रहा है।

(II). सामान्य परिस्थितियां:

- (i). जहाजों की स्थिति, जैसा कि सीमा शुल्क या शिपिंग के महानिदेशक द्वारा प्रमाण पत्र द्वारा तैयार किए गए हैं, पोत संबंधी शुल्क लगाए जाने के उद्देश्य के लिए 'तटीय' या 'विदेशी जा रहा' श्रेणी में वर्गीकृत करने का निर्णायक कारक होगा; और, कार्गो या इसकी उत्पत्ति की प्रकृति इस प्रयोजन के लिए किसी भी प्रासंगिकता की नहीं होगी।
- (ii). पोत संबंधित प्रभार (वीआरसी) के लिए जहाज के वर्गीकरण की प्रणाली
 - (अ). एक सामान्य ट्रेडिंग लाइसेंस वाले भारतीय ध्वज के एक विदेशी जहाज पर सीमा शुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चलाने में परिवर्तित हो सकता है। भारतीय पोत में कॉल के पहले बंदरगाह पर सीमा शुल्क रूपांतरण आदेश के आधार पर तटीय चलने वाले इस तरह का पोत किसी भी कस्टम रूपांतरण की आवश्यकता नहीं है, जब तक यह भारतीय तट पर चलता है।
 - (ब). विदेशी ध्वज के एक विदेशी जहाज जा रहा जहाज के महानिदेशक और एक कस्टम रूपांतरण ऑर्डर द्वारा जारी किए गए निर्दिष्ट अवधि के लिए लाइसेंस के आधार पर तटीय चलाने में परिवर्तित हो सकता है।
- (iii). रियायती तटीय दर और विदेशी दर पर पोत संबंधित प्रभार (वीआरसी) के लिए मानदंड
 - (अ). इस तरह के बदलाव के मामले में, जहाजों को तटीय वस्तुओं को लोड करना शुरू होने के समय से लोड पोर्ट द्वारा तटीय दरों पर लगाया जाएगा।
 - (आ). भारतीय पोत के आखिरी कॉल में पोत के संचालन को पूरा करने तक इस तरह के तटीय दरों के मामलों में शुल्क लिया; इसके तुरंत बाद, डिस्चार्ज बंदरगाहों द्वारा विदेशी जाने वाली दरें लागू होंगी।
 - (इ). शिपिंग के महानिदेशक से तटीय लाइसेंस वाले समर्पित भारतीय तटीय जहाजों के लिए, किसी अन्य दस्तावेज को तटीय दरों के लिए हकदार नहीं होना पड़ेगा।

- (iv). रियायती तटीय दर पर कार्गो संबंधित प्रभार (सीआरसी) की लेवी के लिए मानदंड
- (अ). 'वैश्विक और तटीय' संचालन के लिए जारी किए जाने वाले सामान्य व्यापार लाइसेंस वाले विदेशी भारतीय जाल को विदेशों में जाने वाले जहाजों सहित भंडारण याई से स्थानांतरित करने ट्रांसफर / के संदर्भ में (एचसी) ण के लिए जहाजरानी प्रभारकरने और हस्तांतर, निम्नलिखित परिदृश्य में तटीय दर लागू होने चाहिए:
- (i). तटीय चलाने में परिवर्तित और किसी भी भारतीय बंदरगाह से तटीय माल ले जाने और किसी अन्य भारतीय बंदरगाह के लिए ।
- (ii). तटीय चलाने के लिए परिवर्तित नहीं* बल्कि किसी भी भारतीय बंदरगाह से और किसी अन्य भारतीय बंदरगाह के लिए तटीय कार्गो ले जाया जा रहा है।
- * केन्द्रीय उत्पाद शुल्क और सीमा शुल्क परिपत्र सं. 15 / 2002-केन्द्रीय बोर्ड 25 फरवरी 2002 दिनांकित एक भारतीय बंदरगाह से भारत में दूसरे बंदरगाह तक तटीय कार्गो की अनुमति देता है, विदेश जा रहे, भारतीय झंडा जहाजों में, किसी भी कस्टम रूपांतरण के बिना ।
- (व). एक विदेशी ध्वज पोत के मामले में तटीय चलाने के लिए निर्दिष्ट अवधि के लिए एक लाइसेंस के आधार पर परिवहन के महानिदेशक द्वारा जारी किए गए यात्रा, और एक कस्टम रूपांतरण आदेश, किसी भी भारतीय बंदरगाह से भरे गए तटीय कार्गो कंटेनर और किसी भी/ किसी भी अन्य भारतीय बंदरगाह के लिए जाने वाले पर, कॉस्टल कार्गो कंटेनर की निर्धारित दर से कर लगाया जाना चाहिए।
- (v). (अ). सभी तटीय जहाजों के लिए प्रहस्तन शुल्क अन्य जहाजों के लिए संबंधित शुल्क के 60% से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (ब). तापीय कोयला और पीओएल के अलावा अन्य सभी तटीय माल के लिए प्रहस्तन शुल्क, कच्चे तेल, लौह अयस्क और लौह अयस्क छल्लों सहित सामान्य कार्गो संबंधित शुल्कों के 60% से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (स). एक विदेशी बंदरगाह से कार्गो जो एक भारतीय पोर्ट "ए" पर पहुंचता है, बाद में पोतांतरण के लिए भारतीय पोर्ट "बी" पर पहुंचता है पर, तटीय यात्रा के लिए, संबंधित रियायत शुल्क लगाए जाएंगे। दूसरे शब्दों में, भारतीय बंदरगाहों से / तक तटीय यात्रा शुरू करने की अनुमति वाले जहाज कार्गो रियायत के लिए योग्य होंगे ।
- (द). सभी शुल्कों को भारतीय रुपयों में अंकित किया जाएगा ।
- (vi). यह टैरिफ वीओटी / वीओओटी ऑपरेटरों या निजी क्षेत्र की भागीदारी के लिए किसी भी अन्य व्यवस्था के लिए लागू नहीं है, जो कि 2005, 2008 और 2013 के टैरिफ दिशानिर्देशों द्वारा शासित हैं।
- (vii). यह टैरिफ एक समान रूप से संपूर्ण बंदरगाह पर लागू होती है जहां निजी एजेंसियों या फर्मों द्वारा स्टीवेडोरिंग और किनारे से निपटने का संचालन किया जाता है।
- (viii). अधिसूचित टैरिफ तीन वर्षों की अवधि के लिए है।
- (ix). (अ). अधिसूचित टैरिफ सीमा का स्तर है
- (ब). दरों के स्केल में निर्धारित दरें, सीमा का स्तर हैं; इसी तरह, छूट और रियायत फर्श स्तर के है प्राधिकृत एजेंट, यदि वह चाहें, तो कम दरों का शुल्क ले सकता है और उच्च छूट / रियायत की अनुमति दे सकता है।
- (स). प्राधिकृत एजेंट भी यदि वह चाहें तो दर के स्केल में निर्धारित दरों के आवेदन को नियंत्रित करने वाली निर्धारित शर्तों को तर्कसंगत बना सकता है, यदि इस तरह के तर्कसंगतता प्रति यूनिट दर में उपयोगकर्ताओं को राहत दे सकता है और दरों के स्केल में निर्धारित यूनिट दर सीमा का स्तर से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (द). हालांकि, प्राधिकृत एजेंट को ऐसे कम दरों और / या ऐसी दरों के आवेदन को नियंत्रित करने वाली सशर्तिकाओं के तर्कसंगतता को सूचित करना चाहिए और जनता को ऐसे कम दरों में और / या इस तरह के आवेदन को नियंत्रित करने वाली शर्तों, दरें प्रदान की गईं नहीं दरें टीएएमपी द्वारा अधिसूचित दरों से अधिक नहीं होनी चाहिए।
- (x). अधिकृत एजेंट केवल उसके द्वारा प्रदान की जाने वाली सेवाओं के लिए शुल्क लेगा। श्रम की कोई मौलिक बुकिंग और अन्य समान धारणा शुल्क की अनुमति नहीं होगी।
- (xi). अगर किसी भी नए कार्गो को संभाला जाना है जो अधिसूचित नहीं किया गया है / न तो सूची में शामिल किया गया है, तो पोर्ट उस कार्गो को प्रकृति, भौतिक विशेषताओं और कार्गो से निपटने की पद्धति के आधार पर किसी भी एक कार्गो श्रेणियों के अंतर्गत वर्गीकृत कर सकता है।
- (xii). प्रचलित पैमाने के दरों के अनुसार बंदरगाह द्वारा, लगाए जा रहे, घाट, भंडारण प्रभार और अन्य विविध शुल्क जारी रहेंगे।
- (xiii). जब पोर्ट कार्गो को अपने कब्जे में लेता है तो अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं और विशिष्ट कार्गो के लिए हैंडलिंग शुल्क भी प्रदान करते हैं, तो एमपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार, टीएएमपी अधिसूचित एसओआर के अनुसार पोर्ट द्वारा जारी रखा जाएगा और दर के प्रचलित स्केल के अनुसार बंदरगाह द्वारा लगाया जाएगा।
- (xiv). अन्य विविध गतिविधियों के लिए सेवाएं और विशिष्ट कार्गो के लिए हैंडलिंग शुल्क जब पोर्ट एमपी आईपीटी अधिनियम की धारा 42 के अनुसार कार्गो की हिरासत रखता है तो पोर्ट द्वारा टीएएमपी अधिसूचित एसओआर के अनुसार लगाया जाएगा।
- (xv). टैरिफ कैप मुद्रास्फूर्ति के लिए अनुक्रमित हैं, लेकिन प्रासंगिक वर्ष के, 1 जनवरी 2017 और 31 दिसंबर के बीच होने वाली होलसेल प्राइस इंडेक्स (डब्ल्यूपीआई) में केवल 60% की भिन्नता तक ही सीमित है। टैरिफ कैप का ऐसा स्वचालित समायोजन हर साल किया जाएगा और समायोजित टैरिफ कैप प्रासंगिक वर्ष के 1 अप्रैल से अगले वर्ष के 31 मार्च तक लागू होगा।
- (xvi). (अ). उसी वर्ष के 31 मार्च तक वाणिज्यिक ऑपरेशन (सीओडी) की तारीख से, टैरिफ उस वर्ष से संबंधित अनुक्रमित अप्रैल टैरिफ तक सीमित होगी, जो सीलिंग स्तर पर होगी। पैरा 2.10 में प्रदान की गई, प्राइमरी टैरिफ दिशानिर्देशों 2016 के अनुसार दिए गए इंडेक्सेशन के आधार पर पूर्वोक्त टैरिफ स्वचालित रूप से हर वर्ष संशोधित होगी, जो पूरे लाइसेंस अवधि के लिए लागू होगा।
- (ब). हालांकि ऑपरेटर, बर्थिंग पॉलिसी पत्र सं के अनुसार पीडी -11133 / 73/2013-पीटी दिनांक 16 जून 2016 के अनुसार, निर्धारित मानक मानकों की उपलब्धि पर ऑपरेशन के दूसरे वर्ष से 60% डब्ल्यूपीआई इंडेक्सेशन के बजाय 100% डब्ल्यूपीआई इंडेक्सेशन के लिए हकदार है, बल्क कार्गो के

- लिए जैसा कि, उतारना चढ़ाना और किनारे से निपटने के संचालन के लिए अग्रिम टैरिफ के निर्धारण के लिए नौवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में निर्धारित हैके रूप में।, ब्रेक बल्क कार्गो के लिए, स्केल के दरों के साथ अधिसूचित प्रदर्शन मानदंड लागू होंगे।
- (स). इस प्रयोजन के लिए, ऑपरेटर परिचालन के वित्तीय वर्ष के पूरा होने के 30 दिनों के भीतर, स्टीवेडोरिंग और किनारे से निपटने के संचालन दोनों के लिए प्रत्येक कार्गो के लिए कार्गो-वार औसत प्रदर्शन मानक के विवरण के साथ, संबंधित मेजर पोर्ट ट्रस्ट से संपर्क करेगा
- (द). मेजर पोर्ट ट्रस्ट, एक माह के समय में, यदि आवश्यक हो तो सलाहकार को लगा कर ऑपरेटर द्वारा हासिल किए गए प्रदर्शन मानकों की उपलब्धि का पता लगा कर सुनिश्चित करेगा।
- (ध). ऑपरेटर मेजर पोर्ट ट्रस्ट द्वारा ऑपरेटर को लिखित पुष्टि पर 60% के बजाय 100% इंडेक्सेशन आवेदन कर सकता है, जिसने इसे अप्रकट टैरिफ के साथ अधिसूचित प्रदर्शन मानकों को हासिल किया है।
- (न). इस घटना क्रम में मेजर पोर्ट ट्रस्ट ने पुष्टि की है कि ऑपरेटर ने पिछले 12 महीनों में टीएएमपी द्वारा अधिसूचित किए गए निष्पादन मानकों को हासिल नहीं किया है, तो ऑपरेटर 100% डब्ल्यूपीआई सूचकांक के लिए हकदार नहीं होगा। ऑपरेटर धारा 2.10 प्रामाणिक टैरिफ दिशानिर्देशों 2016 में निर्धारित अनुसार 60% इंडेक्सेशन के साथ टैरिफ वसूल करना जारी रखेगा।
- (xvii). बंदरगाह द्वारा लाइसेंस प्राप्त स्टीवेडोरिंग / किनारे से निपटने के संचालन के संबंध में सभी ऑपरेटरों को वित्तीय वर्ष के अंत के बाद एक महीने के भीतर कार्गो ट्रेफिक, शिप बर्थ दिन आउटपुट, प्रति शिफ्ट आउटपुट पर मेजर पोर्ट ट्रस्ट और टीएएमपी वार्षिक रिपोर्ट प्रस्तुत करेंगे। किसी भी अन्य सूचना जो कि टीएएमपी द्वारा आवश्यक हो सकती है, उन्हें समय-समय पर भी उपलब्ध कराई जाएगी।
- (xviii). टीएएमपी, ऑपरेटरों और मेजर पोर्ट ट्रस्ट्स से प्राप्त, सभी प्रकार की जानकारी अपनी वेबसाइट पर प्रकाशित करेगा। हालांकि, टीएएमपी किसी भी ऑपरेटर या मेजर पोर्ट ट्रस्ट से अनुरोध करता है कि वह कुछ डेटा / सूचना प्रस्तुत नहीं कर पाएगा, जो व्यावसायिक रूप से संवेदनशील हो। इस तरह के अनुरोधों के साथ डेटा / सूचना के वाणिज्यिक संवेदनशीलता के संबंध में विस्तृत औचित्य और प्रकाशन पर उनके राजस्व / संचालन पर संभावित प्रतिकूल प्रभाव के साथ होना चाहिए। इस संबंध में टीएएमपी का निर्णय अंतिम होगा।
- (xix). विभिन्न वस्तुओं के लिए निर्धारित प्रदर्शन मानदंड न्यूनतम होना चाहिए जो ऑपरेटर द्वारा प्राप्त किया जाना चाहिए। इन प्रदर्शन मानदंडों को बोली दस्तावेजों लाइसेंस में शामिल किया जाएगा।
- (xx). ऑपरेटर द्वारा वास्तव में हासिल किया जाने वाला प्रदर्शन, पोर्ट और टीएएमपी द्वारा तिमाही आधार पर मॉनिटर किया जायेगा है। निर्धारित प्रदर्शन को प्राप्त करने में किसी भी कमी की स्थिति में, बंदरगाह पोर्ट द्वारा ऑपरेटर में प्रवेश किए गए समझौते में दी गई शर्तों के अनुसार ऑपरेटर पर कार्रवाई शुरू करेगा।
- (xxi). इस घटना में किसी भी उपयोगकर्ता के पास टीएएमपी द्वारा अधिसूचित प्रदर्शन मानक के ऑपरेटर द्वारा गैर-उपलब्धि के बारे में कोई शिकायत है, तो वह टीएएमपी के सामने अपना पक्ष रख सकता है, उसके बाद, टीएएमपी जांच का आयोजन करेगा और संबंधित मेजर पोर्ट ट्रस्ट को निष्कर्ष सौंपेगा। मेजर पोर्ट ट्रस्ट, समझौते के अनुबंध शर्तों के प्रावधानों के अनुसार निष्कर्ष पर आवश्यक कार्रवाई करने के लिए बाध्य होगा।
- (xxii). मात्रा या किसी भी व्यक्तिगत वस्तु की मात्रा की माप के अनुसार सकल वजन या माप, 0.50 तक के अंश को 0.50 इकाई के रूप में लिया जाएगा और 0.50 और उससे अधिक के अंश को एक इकाई के रूप में माना जाएगा, अन्यथा निर्दिष्ट किया गया हो।
- (xxiii). उपयोगकर्ताओं को ऑपरेटर के कारण उचित स्तर से परे देरी के लिए शुल्क का भुगतान करने की ज़रूरत नहीं होगी।
- (xxiv). एमओएस द्वारा जारी किए गए तटीय नीति दिशा के अनुसार और इस प्राधिकरण द्वारा आदेश संख्या टीएएमपी /4/2004- जनरल दिनांक 7 जनवरी 2005 और 15 मार्च 2005 द्वारा अधिसूचित
- (अ). *थर्मल कोयला, पीओएल (कच्चे तेल सहित), लौह अयस्क और लौह अयस्क छल्ले के अलावा, सभी तटीय कार्गो / कंटेनरों के लिए कार्गो / कंटेनर से संबंधित शुल्क सामान्य कार्गो / कंटेनर से संबंधित शुल्कों के लिए संबंधित शुल्क का 60% से अधिक नहीं होनी चाहिए।*
- (ब). *जहाज तट स्थानांतरण के लिए सभी प्रासंगिक हैंडलिंग शुल्क, रियायती दरों पर पर और भंडारण यार्ड से / से स्थानांतरित करने के लिए / स्थानांतरण, घाट कर सहित लगाया जाना चाहिए।*
- (स). *कंटेनर से संबंधित शुल्कों के मामले में, रियायत समिध बॉक्स दर पर लागू होती है। जहां जहां मदरहित लगाए गए शुल्क लगाए जाते हैं, रियायत जहाज के किनारे हस्तांतरण और भंडारण यार्ड से लेकर / से ट्रेफिक यार्ड के साथ-साथ कार्गो और कंटेनरों पर घाट के लिए सभी प्रासंगिक शुल्कों पर होगी।*
- (जैसे और जब तटीय रियायत नीति पर एमओएस द्वारा जारी नीति दिशा में बदलाव होता है, तो उसे पोर्ट को भेजी जाएगा।)

1. **अनुसूची - ए**

(रु प्रति मी टन)

बीपीटी में स्टीवेडोरिंग संचालन के लिए सीमांत शुल्क टैरिफ			
ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) गीयर पोत के लिए			
क्र. सं.	भाल	विदेशी	तटीय
1.	तैयार उर्वरक	65.17	39.10
2.	उर्वरक कच्ची सामग्री	70.85	42.51
3.	खाद्य अनाज	83.90	50.34
4.	गैर कोकिंग कोल (थर्मल कोयला)	51.26	51.26
5.	कोकिंग कोल	59.44	35.66
6.	लौह अयस्क, लौह अयस्क पिलेट्स	60.67	60.67
7.	बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर, एकाग्रता, नेतृत्व और जिंक, अयस्क	63.20	37.92
8.	कटा हुआ स्कैप	92.04	55.23
9.	भारी पिघलने स्कैप (एचएमएस)	90.85	54.51

10.	अन्य अयस्क और खनिज	65.26	39.16
11.	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूखी थोक कार्गो	66.15	39.69
12.	नमक	61.94	37.16
13.	पिग आयरन सिल्लियां और इसी तरह सूखी थोक कार्गो	58.77	35.26
14.	थर्मल कोयला (निर्यात)	51.26	51.26

2. **अनुसूची - बी**

(रु प्रति मी टन)

ब्रेक बल्क कार्गो के लिए स्टीवेडोरिंग ऑपरेशंस के लिए सीमांत टैरिफ (गिबरड पोत)			
क्र. सं.	माल	विदेशी	तटीय
1.	बैग्ड कार्गो	90.16	54.10
2.	जंघो बैग	193.00	115.80
3.	आयरन एंड स्टील-कोइल और स्लैब्स	113.63	68.18
4.	आयरन एंड स्टील, पाइप, ट्यूब, प्लेट्स	139.56	83.73
5.	इमारती लकड़ी नरम लॉग	83.03	49.82
6.	इमारती लकड़ी कठोर लॉग	90.33	54.20
7.	ग्रेनाइट्स, मार्बल्स और एल्यूमिनियम सिल्लियां	115.55	69.33
8.	परियोजना कार्गो	172.94	103.77
9.	मशीनरी और मशीनरी पुर्जे	172.94	103.77

3. **अनुसूची - सी**

(रु प्रति मी टन)

बीपीटी में स्टीवेडोरिंग संचालन के लिए सीमांत शुल्क टैरिफ			
सूखी बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) गिबरलेस पोत के लिए एचएमसी 1 नंबर का उपयोग करके			
क्र. सं.	माल	विदेशी	तटीय
1.	तैयार उर्वरक	6.49	3.89
2.	उर्वरक कच्ची सामग्री	8.40	5.04
3.	गैर कोकिंग कोल (थर्मल कोयला)	3.70	3.70
4.	कोकिंग कोल	5.35	3.21
5.	लौह अयस्क, लौह अयस्क पिलेट्स	4.21	4.21
6.	बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर, एकाग्रता, नेतृत्व और जिंक, अयस्क	4.39	2.63
7.	कटा हुआ स्कैप	15.46	9.28
8.	भारी पिघलने स्कैप (एचएमएस)	15.06	9.04
9.	अन्य अयस्क और खनिज	6.54	3.93
10.	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, क्लिंकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूखी थोक कार्गो	6.82	4.09
11.	नमक	4.08	2.45
12.	थर्मल कोयला (निर्यात)	3.70	3.70

नोट: प्राधिकरण द्वारा अधिसूचित दरों के स्केल में निर्धारित दरों के अनुसार एचएमसी के किराया प्रभार आयातक/ निर्यातक / पोत मालिक द्वारा देय होगा।

4. **अनुसूची - डी**

(रु प्रति मी टन)

डॉक एरिया में दूरी के लिए बीपीटी में टट से निपटने के संचालन के लिए सीमांत शुल्क			
ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) गीबर / गिबरलेस पोत के लिए			
क्र. सं.	माल	विदेशी	तटीय
1.	तैयार उर्वरक	60.55	36.33
2.	उर्वरक कच्ची सामग्री	78.21	46.92
3.	खाद्य अनाज	118.71	71.23
4.	गैर कोकिंग कोल (थर्मल कोयला)	57.46	57.46
5.	कोकिंग कोल	83.37	50.02
6.	लौह अयस्क, लौह अयस्क छर्रो,	72.77	72.77
7.	बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर, एकाग्रता, नेतृत्व और जिंक, अयस्क	75.81	45.48

8.	कटा हुआ स्क्रेप	209.48	125.69
9.	भारी पिघलने स्क्रेप (एचएमएस)	86.77	52.06
10.	अन्य अयस्क और खनिज	60.88	36.53
11.	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, किलकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूखी थोक कार्गो	106.39	63.83
12.	नमक	63.41	38.05
13.	पिंग आयरन सिल्लियां और समान सूखी थोक कार्गो	68.06	40.84
14.	थर्मल कोयला (निर्यात)	57.46	57.46

5. **अनुसूची-ई**

(रु प्रति मी टन)

डॉक एरिया में बीपीटी पर तट हैंडलिंग ऑपरेशंस के लिए सीमांत शुल्क			
ब्रेक बल्क कार्गो			
क्र. सं.	माल	विदेशी	तटीय
1.	बैग्ड कार्गो	52.48	31.49
2.	जंबो बैग	36.67	22.00
3.	आयरन एंड स्टील-कॉइल और स्लेट्स	89.03	53.42
4.	आयरन एंड स्टील, पाइप, ट्यूब, प्लेट्स	157.26	94.36
5.	इमारती लकड़ी नरम लॉग	328.91	197.35
6.	इमारती लकड़ी कठोर लॉग	409.44	245.66
7.	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स और एल्यूमिनियम सिल्लियां	289.16	173.49

नोट: 1 किमी से अधिक दूरी के लिए, सीमा की दर में 10% अतिरिक्त अंतिम सीमा सीमांत दर के रूप में माना जाये।

6. **अनुसूची एफ**

(रु प्रति मी टन)

डॉक एरिया के बाहर दूरी के लिए बीपीटी पर तट हैंडलिंग संचालन के लिए सीमांत शुल्क			
ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) गीयर / गियरलेस पोत के लिए			
क्र. सं.	माल	विदेशी	तटीय
1.	* तैयार उर्वरक	78.14	46.89
2.	* उर्वरक कच्ची सामग्री	100.96	60.57
3.	खाद्य अनाज	153.24	91.94
4.	गैर कोकिंग कोल (थर्मल कोयला)	69.95	69.95
5.	कोकिंग कोल	101.49	60.89
6.	लौह अयस्क, लौह अयस्क छरों,	92.76	92.76
7.	बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर, एकाग्रता, नेतृत्व और जिंक, अयस्क	96.62	57.97
8.	कटा हुआ स्क्रेप	240.89	144.53
9.	भारी पिघलने स्क्रेप (एचएमएस)	117.40	70.44
10.	अन्य अयस्क और खनिज	78.58	47.15
11.	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, किलकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूखी थोक कार्गो	129.51	77.71
12.	नमक	77.18	46.31
13.	पिंग आयरन सिल्लियां और समान सूखी थोक कार्गो	82.86	49.72
14.	थर्मल कोयला (निर्यात)	69.95	69.95

नोट: (i) * यदि स्टैकिंग दूरी बर्थ से 5 किमी से अधिक है, तो ऊपर की सीमा शुल्क का 10% अतिरिक्त सीमांत शुल्क है।

(ii) उपरोक्त दर टीएमपी द्वारा अनुमोदित एसओआर के अनुसार नियंत्रको द्वारा सी एंड एफ एजेंटों को देय भूमि लाइसेंस शुल्क से अनन्य है।

7. अनुसूची - जी रेलवे

(रु प्रति मी टन)

डॉक क्षेत्र में दूरी अंदर के लिए बीपीटी पर तट हैंडलिंग संचालन के लिए सीमांत शुल्क			
ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) गीबर / गियरलेस पोत के लिए			
क्र. सं.	माल	विदेशी	तटीय
1.	तैयार उर्वरक	60.55	36.33
2.	उर्वरक कच्ची सामग्री	88.62	53.17
3.	खाद्य अनाज	118.71	71.23
4.	गैर कोकिंग कोल (थर्मल कोयला)	67.46	67.46
5.	कोकिंग कोल	93.79	56.27
6.	लौह अयस्क, लौह अयस्क पिलेट्स	82.77	82.77
7.	बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर, एकाग्रता, नेतृत्व और जिंक, अयस्क	86.22	51.73
8.	कटा हुआ स्कैप	225.10	135.06
9.	भारी पिघलने वाले स्कैप (एचएमएस)	102.40	61.44
10.	अन्य अयस्क और खनिज	71.30	42.78
11.	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, किलकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूखी थोक कार्गो	116.81	70.08
12.	नमक	73.83	44.30
13.	आयरन सिलिलियां और समान सूखी थोक कार्गो	83.69	50.21
14.	थर्मल कोयला (निर्यात)	459.46	459.46

नोट: उपरोक्त दर टीएमपी द्वारा अनुमोदित एसओआर के अनुसार नियंत्रको द्वारा सी एंड एफ एजेंटों को देय भूमि लाइसेंस शुल्क से अनन्य हैं।

8. अनुसूची - एच-रेलवे

(रु प्रति मी टन)

डॉक क्षेत्र के बाहर दूरी के लिए बीपीटी पर शोर हैंडलिंग संचालन के लिए सीमांत शुल्क			
ड्राई बल्क कार्गो (आयात / निर्यात) गीबर / गियरलेस पोत के लिए			
क्र. सं.	कार्गो	विदेशी	तटीय
1.	* तैयार उर्वरक	78.14	46.89
2.	* उर्वरक कच्ची सामग्री	111.37	66.82
3.	खाद्य अनाज	153.24	91.94
4.	गैर कोकिंग कोल (थर्मल कोयला)	79.95	79.95
5.	कोकिंग कोल	111.91	67.14
6.	लौह अयस्क, लौह अयस्क छुरों	102.76	102.76
7.	Ore बेंटोनाइट, बॉक्साइट, कॉपर, एकाग्रता, नेतृत्व और जिंक, अयस्क	107.04	64.22
8.	कटा हुआ स्कैप	256.52	153.91
9.	भारी पिघलने वाले स्कैप (एचएमएस)	133.03	79.82
10.	अन्य अयस्क और खनिज	89.00	53.40
11.	चूने का पत्थर, डोलोमाइट, किलकर, मिट्टी, रेत और अन्य समान सूखी थोक कार्गो	139.93	83.96
12.	नमक	87.59	52.56
13.	आयरन सिलिलियां और समान सूखी थोक कार्गो	98.48	59.09
14.	थर्मल कोयला (निर्यात)	471.95	471.95

- नोट्स: (i) * यदि स्टैकिंग दूरी बर्थ से 5 किमी से अधिक है, तो इसके 10% अतिरिक्त सीमान्त के ऊपर सीमान्त शुल्क होगा।
(ii) टीएमपी द्वारा अनुमोदित एसओआर के मुताबिक उपरोक्त दरें सी एंड एफ एजेंटों को देय भूमि लाइसेंस शुल्क से अनन्य हैं।

अनुलग्नक - V

प्रदर्शन मानक

अ. ड्राई बल्क कार्गो के लिए:

ड्राई थोक कार्गो के लिए प्रदर्शन मानकों को बर्थिंग पॉलिसी, पत्र सं पीडी -11133 / 73/2013-पीटी (पीटी) दिनांक 16 जून 2016 में वर्णित किया जाएगा जैसा कि, स्टीवेडोरिंग और किनारे से निपटने के संचालन के लिए अग्रिम टैरिफ के निर्धारण के लिए नौवहन मंत्रालय द्वारा जारी दिशानिर्देशों के खंड 7.1 में सूची बल्क कार्गो के लिए वर्णित किया गया है।

व. त्रेक बल्क कार्गो के लिए:		
क्र. सं.	विवरण	प्रति पाली प्रदर्शन मानक (टन में)
1.	बैग्ड कार्गो	652
2.	जंघो बैग	1400
3.	आयरन एंड स्टील-कोइल और स्लैब्स	1473
4.	आयरन एंड स्टील, पाइप, क्यूब, प्लेट्स	700
5.	इमारती लकड़ी नरम लॉग	800
6.	इमारती लकड़ी कठोर लॉग	643
7.	ग्रेनाइट्स और मार्बल्स और एल्यूमिनियम सिलिलियां	685
8.	परियोजना कार्गो	400
9.	मशीनरी और मशीनरी के पुर्जे	305

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

NOTIFICATION

Mumbai, the 23rd April, 2018

No. TAMP/84/2016-VPT .—In exercise of the powers conferred by Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby disposes of the proposal received from Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations at VPT, as in the Order appended hereto.

Tariff Authority for Major Ports Case No. TAMP/84/2016-VPT

Visakhapatnam Port Trust

...

Applicant

QUORUM

- (i). Shri. T.S. Balasubramanian, Member (Finance)
- (ii). Shri. Rajat Sachar, Member (Economic)

ORDER

(Passed on this 19th day of March, 2018)

This case relates to proposal received from the Visakhapatnam Port Trust (VPT) for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations at VPT.

2. The Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 14 June 2016 has forwarded a copy of Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016 to be effective from 01 August 2016. Subsequently, the MOS vide its letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 7 October 2016 and 17 October 2016 has issued the Guidelines for determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations authorized by Major Ports as a Policy direction under Section 111 of the Major Ports Act 1963. The said guidelines have been notified by this Authority vide Gazette No.407 dated 15 November 2016.

3. In pursuance of the said Guidelines issued by the MOS, the VPT has vide its letter of November 2016 filed a proposal for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations. Subsequently, at our request, the VPT vide its letter dated 26 December 2016 has furnished the following:

- (i). Proposed Draft Scale of Rates alongwith conditionalities given in the SOR.
- (ii). Performance Standards
- (iii). List of users / user organizations who are to be taken on consultation on the subject proposal.

4. The main points made by VPT in its proposal are summarised below:

- (i). The Ministry vide its communication dated 7.10.2016 forwarded guidelines for calculating Normative tariff, which contain productivity Norms. These norms vary by considerable extent when the actual productivity for the latest year 2015-16 is taken. Further, vide clause 1.8 of the said guidelines approved by the Ministry, the Port Trust can work out norms based on realities and prescribe their own norms with due justification. Hence, 15% value is added to the productivity norm achieved the year 2015-2016 and norms worked out. A detailed justification for considering the norm is explained below:
- (a). Cargo volumes at the Port of Visakhapatnam have been on the declining trend during the past 5-6 years. The cargo volume during 2015-16 declined to 57.03 million tonnes from 68.04 million tonnes handled in 2010-11. The main reason for decline was diversion of cargo to the neighbouring ports on cost considerations besides volatility of the economy. The impact of cargo diversion is considerable to the Port of Visakhapatnam in view of the close vicinity of the neighbouring private port i.e., within 15 kms.
- (b). Despite measures taken by the port, such as augmentation of capacity, mechanisation of cargo handling facilities, deepening of channels and berths, improvement in logistics i.e., evacuation facilities by rail and road there has been no improvement in the cargo throughput. Significant volumes of certain cargoes like fertilisers, lime stone, steam coal, Gypsum, etc., are being diverted to the neighbouring private ports on cost considerations. The private ports are giving various incentives to the importers/ exporters viz., longer free storage period, reducing the tariff as well as providing credit facilities etc. In view of this, the berths at VPT are increasingly being underutilised. The utilisation of berths which recorded about 70% till 2014-15 declined to 53% during 2015-16. In these circumstances, the policy of the port should be to give priority to retain the existing cargoes immediately and to bring back erstwhile potent cargoes subsequently.
- (c). The norms prescribed for different commodity groups indicated in the Guidelines are on higher side as compared to the existing achievement at the port. In the current economic volatility, the logistic cost incurred by the importers/ exporters is getting priority over efficiency in handling at ports. This is more relevant, in view of adoption of low tariff and other sops offered by the private ports. In a situation of aggressive marketing competition from neighbouring private ports and increasing under utilisation of berths, it is felt prudent to adopt realistic productivity norms, rather than impracticable norms, to prevent driving away the cargo to neighbouring ports. Hence, it is proposed to adopt the norm as Average achievement during 2015-16 at the port, plus 15%” initially, so as to retain the existing cargoes and avoid diversion to neighbouring ports. The norms, thus, fixed will be raised progressively depending upon improvement in market potential, cargo volumes and ease in market un-certainties.
- (d). The productivity norms considered by VPT are as tabulated below :
- (i). Dry Bulk Cargo

Sr. No.	Commodity group	Productivity norms as proposed by Port per hook Per Shift
1	Finished Fertilizers	2504
2	Raw Fertilizer	1938
3	Food Grains	1277
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4237
5	Coking Coal	3042

6	Iron Ore and Iron Ore Pellets	3708
7	Bentonite, Bauxite, Copper Con Led & Zinc.Ore	3708
8	Shredded Scrap	1053
9	Heavy Melting Scrap	1080
10	Other Ores and Minerals	2490
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	2383
12	Salt	4000
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar dry bulk cargo	3726
14	Thermal Coal (Export)	4237

(ii). Break Bulk Cargo

Sr. No.	Commodity group	Productivity norms as proposed by Port per hook Per Shift
1	Bagged cargo	652
2	Jumbo Bags	1400
3	Iron and steel- coils and slabs	1473
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	700
5	Timber logs-Soft	800
6	Timber logs-Hard	643
7	Granites and Marbles	685
8	Project Cargo	400
9	Machinery and Machinery Parts	305

(e). There is a provision in the guidelines in this regard in Clause 1.8 of the Guidelines which states that TAMP may accept necessary adjustments in the norms based on the justification to be furnished by the concerned Port Trust keeping in view the port specific conditions having impact on the norms prescribed in the guidelines.

(ii). Labour Cost: This is the major component of operating cost. Labour cost in respect of vessel using ship gear or shore cranes is the cost in respect of supply of labour gangs comprising of winch man, signal man and mazdoor as per the National Tribunal Award (NTA) manning scales. The rate applicable to the cargo handling worker is considered as the basis inclusive of the levy notified by TAMP. Details of the approximate per ton labour cost at typical productivity levels for each of the cargos is enclosed.

In respect of usage of Harbour Mobile Cranes, the handling rate which is payable by the Importer/ Exporter/ vessel owner as per TAMP notified rate is excluded in the ceiling tariff proposed.

(iii). (a). Cargo handling and Transportation cost are clubbed as “equipment cost”: This includes the cost of trucks/ dumpers/ tractor trailers engaged, apart from cost of equipment deployed, such as pay loader/ top lifter/ log grabbers/ mobile cranes, etc. The prevailing rates as on July, 2016 as per the budgetary offers received from the existing material handling agents (Annexure - C) from VPT are considered for calculation of equipment cost.

- (b). In respect of distance, it is divided into two parts, within Dock Area and Outside Dock Area for most of the cargo transportation.
- (c). In respect of certain commodities such as fertilizers, fertilizer raw materials etc., where the cargo needs to be transported to more than 5 kms, an additional 10% over the applicable rate for outside dock area slab has been considered.
- (iv). Shore clearance worker cost in respect of shore handling activities: As the handling agents engage their own private labour, the norm for estimation of this labour cost is considered as 5% of equipment cost for Dry bulk cargo and 10% for break bulk cargo.
- (v). Capital Cost: The capital cost for equipments have not been considered as per Section 3.4 of the guidelines as all the equipment are deemed to be on hire charge basis only.
- (vi). The operational overheads and Administrative overheads have been considered as cost @ 20% each over equipment and labour costs as prescribed under guidelines 4.5.8 and 4.5.9 respectively.
- (vii). Allowable margins have been considered @ 20% of the total operating cost as per the item no.5 of the guidelines as there is no capital investment considered in the upfront tariff determination as explained under 3.4 and 4.4.
- (viii). Lease rentals which are payable to the port, are to be paid directly to the port and are not included in the upfront tariff. Wharfage, storage charges and other miscellaneous charges shall continue to be levied by the port as per the prevailing scale of rates and are therefore not included.
- (ix). The ceiling upfront tariff prescribed is a composite service charge worked out as per the guidelines.
- (x). Service Tax: The ceiling rate is excluding Service Tax. Service Tax has to be paid as per the Govt. directions issued from time to time.
- (xi). Revenue share: The Port Trust Board shall separately decide the revenue share payable on the ceiling tariff.
- (xii). The activities such as transportation of cargo for rake loading, rake unloading etc., were ignored while calculating the normative tariff in respect of shore handling, as the same are not mentioned in the guidelines. However, such costs have been shown separately. [Annexure – II (Rly), III (Rly), V (Rly) & VI (Rly)].
- (xiii). Wherever, there is change in model and type of equipment deployed as per the realistic handling at VPT, the same has been adopted.
- (xiv). The loading of Thermal Coal at VPT is peculiar in nature and highly labour intensive. Hence, the wagon unloading cost as per manual unloading route has been considered.

It is suggested to note that CHD labour handling cost which is (%) of the final stevedoring rate. The CHD wages increases every quarter and there is an annual increase in the wages paid on account of annual increments given. Hence factoring through WPI increase will not be sufficient and the stevedores should be allowed to build an escalation clause giving due weightage to CHD labour cost hikes.

- (xv). A model calculation sheet is attached (Annexure - E). Copies of Annexure V to X of the approved Govt. guidelines for Normative tariff have been enclosed based on which the Normative ceiling tariff have been worked out.
- (xvi). The draft new Stevedoring Regulations have already been approved by the Board and are in the process of notification / approved of the Central Govt.
- (xvii). The port has furnished Scale of Rates for Stevedoring and Shore Handling Operations. The tariff proposed by VPT is given below:

1. **Schedule - A**

Ceiling Tariff for Stevedoring Operations at VPT			
Dry Bulk Cargo (Import / Export) for Geared Vessel			
Sr. No.	Cargo	Norm per shift in MT	Ceiling Tariff in ₹/ MT
1.	Finished Fertilizers	2504	62.55
2.	Fertilizer Raw materials	1938	68.01
3.	Food Grains	1277	80.54
4.	Non Coking Coal	4237	51.27
5.	Coking Coal	3042	57.07
6.	Iron ore, Iron ore pellets, Bentonite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	3708	60.69
7.	Shredded Scrap	1053	88.36
8.	Heavy Melting Scrap (HMS)	1080	87.23
9.	Other ores and minerals	2490	62.65
10.	Lime stone, Dolomite, Clinker, clay, sand and other similar dry bulk cargo	2383	63.50
11.	Salt	4000	59.46
12.	Alumina and pig iron ingots and similar dry bulk cargo	3726	56.41
13.	Thermal Coal (Export)	4237	56.75

2. **Schedule - B**

Ceiling Tariff for Stevedoring Operations for Break Bulk Cargo (Geared Vessel)			
Sr. No.	Cargo	Norm per shift in MT	Ceiling Tariff in ₹/ MT
1.	Bagged Cargo	652	87.65
2.	Jumbo Bags	1400	187.60
3.	Iron and Steel-Coil and Slabs	1473	110.45
4.	Iron and Steel, pipes, tubes, plates	700	135.65
5.	Timber logs soft	800	80.71
6.	Timber logs hard	643	87.81
7.	Granites and Marbels	685	112.31
8.	Project Cargo	400	168.10
9.	Machinery and Machinery parts	305	168.10

3. **Schedule - C**

Ceiling Tariff for Stevedoring Operations at VPT using HMC (1 No.)			
Dry Bulk Cargo (Import / Export) for Gearless Vessel			
Sr. No.	Cargo	Norm per shift in MT	Ceiling Tariff in ₹/ MT
1.	Finished Fertilizers	2504	6.24
2.	Fertilizer Raw materials	1938	8.06
3.	Food Grains	1277	-
4.	Non Coking Coal	4237	3.69
5.	Coking Coal	3042	5.14
6.	Iron ore, Iron ore pellets, Bentonite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	3708	4.21

7.	Shredded Scrap	1053	14.84
8.	Heavy Melting Scrap (HMS)	1080	14.47
9.	Other ores and minerals	2490	6.27
10.	Lime stone, Dolomite, Clinker, clay, sand and other similar dry bulk cargo	2383	6.56
11.	Salt	4000	3.91
12.	Alumina and pig iron ingots and similar dry bulk cargo	3726	-
13.	Thermal Coal (Export)	4237	3.72

- * HMC hire charges as per notified Scale of Rates to be paid by the Importer/ Exporter/ Vessel Owner as per the actuals.

4. **Schedule – D**

Ceiling Tariff for Shore handling Operations at VPT for Distance within Dock Area			
Dry Bulk Cargo (Import / Export) for Geared / Gearless Vessel			
Sr. No.	Cargo	Norm per shift in MT	Ceiling Tariff in ₹/ MT
1.	Finished Fertilizers	2504	58.12
2.	Fertilizer Raw materials	1938	75.08
3.	Food Grains	1277	113.96
4.	Non Coking Coal	4237	57.46
5.	Coking Coal	3042	80.03
6.	Iron ore, Iron ore pellets, Bentonite, Bauxite, Copper, Concentrate, Lead and Zinc, Ore	3708	72.79
7.	Shredded Scrap	1053	201.09
8.	Heavy Melting Scrap (HMS)	1080	83.30
9.	Other ores and minerals	2490	58.44
10.	Lime stone, Dolomite, Clinker, clay, sand and other similar dry bulk cargo	2383	102.14
11.	Salt	4000	60.86
12.	Alumina and pig iron ingots and similar dry bulk cargo	3726	65.33
13.	Thermal Coal (Export)	4237	57.46

5. **Schedule - E**

Ceiling Tariff for Shore Handling Operations at VPT for Distance outside Dock Area			
Dry Bulk Cargo (Import / Export) for Geared / Gearless Vessel			
Sr. No.	Cargo	Norm per shift in MT	Ceiling Tariff in ₹/ MT
1.	*Finished Fertilizers	2504	75.03
2.	*Fertilizer Raw materials	1938	96.92
3.	Food Grains	1277	147.12

4.	Non Coking Coal	4237	69.95
5.	Coking Coal	3042	97.43
6.	Iron ore, Iron ore pellets, Bentonite, Bauxite, Copper, Concentrate, Lead and Zinc, Ore	3708	92.77
7.	Shredded Scrap	1053	231.25
8.	Heavy Melting Scrap (HMS)	1080	112.70
9.	Other ores and minerals	2490	75.44
10.	Lime stone, Dolomite, Clinker, clay, sand and other similar dry bulk cargo	2383	124.34
11.	Salt	4000	74.09
12.	Alumina and pig iron ingots and similar dry bulk cargo	3726	79.54
13.	Thermal Coal (Export)	4237	69.95

- * If the stacking distance is more than 5 km from the berth, 10% addition of the above ceiling tariff is the ceiling tariff.

6. **Schedule – F**

Ceiling Tariff for Shore Handling Operations at VPT within Dock Area			
Break Bulk Cargo			
Sr. No.	Cargo	Norm per shift in MT	Ceiling Tariff in ₹/ MT
1.	Bagged Cargo	652	51.02
2.	Jumbo Bags	1400	35.64
3.	Iron and Steel-Coil and Slabs	1473	86.55
4.	Iron and Steel, pipes, tubes, plates	700	152.86
5.	Timber logs soft	800	319.70
6.	Timber logs hard	643	397.97
7.	Granites and Marbels	685	281.05
8.	Project Cargo	400	-
9.	Machinery and Machinery parts	400	-

- * For distance more than 1 km, 10% extra in the ceiling rate is to be considered as final ceiling rate.

7. **Schedule – G-Railway Mode of Evacuation**

Ceiling Tariff for Shore Handling Operations at VPT for distance within Dock Area			
Dry Bulk Cargo (Import / Export) for Geared / Gearless Vessel			
Sr. No.	Cargo	Norm per shift in MT	Ceiling Tariff in ₹/ MT
1.	Finished Fertilizers	2504	58.12
2.	Fertilizer Raw materials	1938	85.08
3.	Food Grains	1277	113.96
4.	Non Coking Coal	4237	67.46

5.	Coking Coal	3042	90.03
6.	Iron ore, Iron ore pellets, Bentonite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	3708	82.79
7.	Shredded Scrap	1053	216.09
8.	Heavy Melting Scrap (HMS)	1080	98.30
9.	Other ores and minerals	2490	68.44
10.	Lime stone, Dolomite, Clinker, clay, sand and other similar dry bulk cargo	2383	112.14
11.	Salt	4000	70.86
12.	Alumina and pig iron ingots and similar dry bulk cargo	3726	80.33
13.	Thermal Coal (Export)	4237	459.46

Note: The above rates are exclusive of land license fee payable to C & F agents by the principals as per SOR approved by TAMP.

8. **Schedule – H- Railway Mode of Evacuation**

Ceiling Tariff for Shore Handling Operations at VPT for distance outside Dock area			
Dry Bulk Cargo (Import / Export) for Geared / Gearless Vessel			
Sr. No.	Cargo	Norm per shift in MT	Ceiling Tariff in ₹/ MT
1.	*Finished Fertilizers	2504	75.03
2.	*Fertilizer Raw materials	1938	106.92
3.	Food Grains	1277	147.12
4.	Non Coking Coal	4237	79.95
5.	Coking Coal	3042	107.43
6.	Iron ore, Iron ore pellets, Bentonite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	3708	102.77
7.	Shredded Scrap	1053	246.25
8.	Heavy Melting Scrap (HMS)	1080	127.70
9.	Other ores and minerals	2490	85.44
10.	Lime stone, Dolomite, Clinker, clay, sand and other similar dry bulk cargo	2383	134.34
11.	Salt	4000	84.09
12.	Alumina and pig iron ingots and similar dry bulk cargo	3726	94.54
13.	Thermal Coal (Export)	4237	471.95

* If the stacking distance is more than 5 km from the berth, 10% addition of the above ceiling tariff is the ceiling tariff.

Note: The above rates are exclusive of land license fee payable to C & F Agents by the principals as per SOR approved by TAMP.

9. In Schedule I relating to ceiling tariff for shore handling operations at VPT within Dock Area, the rates proposed are blank. In any case, rates for the same activity is already proposed in Schedule F.

10. **Schedule - J- Railway Mode of Evacuation**

Ceiling Tariff for Stevedoring Operations at VPT using HMC (1 No.)			
Dry Bulk Cargo (Import / Export) for Gearless Vessel			
Sr. No.	Cargo	Norm per shift in MT	Ceiling Tariff in ₹/ MT
1.	Finished Fertilizers	2504	6.24
2.	Fertilizer Raw materials	1938	18.06
3.	Food Grains	1277	-
4.	Non Coking Coal	4237	13.69
5.	Coking Coal	3042	15.14
6.	Iron ore, Iron ore pellets, Bentonite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	3708	14.21
7.	Shredded Scrap	1053	29.84
8.	Heavy Melting Scrap (HMS)	1080	29.47
9.	Other ores and minerals	2490	16.27
10.	Lime stone, Dolomite, Clinker, clay, sand and other similar dry bulk cargo	2383	16.56
11.	Salt	4000	13.91
12.	Aluminia and pig iron ingots and similar dry bulk cargo	3726	-
13.	Thermal Coal (Export)	4237	405.72

* HMC hire charges as per notified Scale of Rates to be paid by the Importer/ Exporter/ Vessel Owner as per the actuals.

Note: The above rates are exclusive of land license fee payable to C & F Agents by the principals as per SOR approved by TAMP.

(xviii). **Proposed Performance Standard:**

Group		Output per Ship berth day (OSBD)
(IPA)	DRY BULK (CONV)	(in tonnes)
1.	Fertilisers at QB	7512
2.	Sulphur & Rock Phosphate	5815
3.	Food Grains Bulk, pees and maize	3831
4.	Non-coking coal (Thermal Coal, Steam Coal, Anthracite Coal)	12710
5.	Coking Coal	9125
6.	Iron Ore / Pellets, Bauxite, Imp. Iron Ore	11124
7.	Iron Scrap	3158
8.	Other Ores (Manganese Ore etc.,)	7471
9.	Petroleum coke (Imp), Calcined Petroleum Coke (Exp. & Imp), Lime Stone, Ilmenite Sand, Low Ash Metallurgical Coke, Blast Furnace Slag, Gypsum, & Other Dry Bulk	7150

10.	Industrial Salt	11689
11.	Pig Iron and Alumina (Imp)	11178

Group (IPA)	Break Bulk	OSBD (in tonnes)
1.	Food Grains, Fertilisers and maize in Bags	1956
3.	Steel (Exp & Imp)	4420
6.	Timber Logs	1928
7.	Granite (Exp)	2054
12.	Gen. Cargo (Exp/Imp)	915

5. In accordance with the consultative procedure prescribed, a copy of the proposal of VPT alongwith subsequent letter dated 26 December 2016 was forwarded to the concerned users/ user organisations seeking their comments. The comments received from users/ user organisations were forwarded to VPT for feedback information. The VPT has not furnished its reply despite reminder.

6. In the meantime, considering that the proposal is under consultation and as it was felt it may take some more time to dispose of the case and keeping in view that the MOS has directed this Authority for immediate action, this Authority has decided to grant adhoc approval to the upfront tariff for stevedoring and shore handling operations and Performance Standards as proposed by the port as an interim arrangement, pending fixation of final rates by the Authority after completion of the consultation process. Accordingly, this Authority had passed an Order on 8 February 2017. This Order has been notified in the Gazette of India on 1 March 2017 vide Gazette No.83.

7. A joint hearing in this case was held on 24 January 2017 at the VPT premises. At the joint hearing, the VPT and users/user associations have made their submissions.

8. As agreed at the joint hearing, the VPT was requested vide our letter dated 31 January 2017 followed by reminder dated 3 March 2017, 8 May 2017, 6 June 2017 and d.o. letter dated 7 July 2017 followed by d.o. reminder dated 9 November 2017 to take action on the following points arising out of joint hearing proceedings:

- (i). At the joint hearing, the Orissa Stevedores Limited (OSL) furnished its written comments. A copy of the written comments was forwarded for comments of Visakhapatnam Port Trust (VPT). The VPT was requested to furnish its comments immediately.
- (ii). At the joint hearing, OSL has pointed out that in the proposal, VPT has proposed tariff for Alumina and Pig iron ingots by clubbing it together under dry bulk category. Alumina is handled by OSL in bagged form. The OSL pointed out that the proposed productivity and tariff level is not achievable and hence needs to be reviewed. As agreed at the joint hearing, the VPT was requested to examine the matter and propose revised tariff for the same, if justified.
- (iii). The VPT, Visakhapatnam Stevedores Association (VSA) and the concerned stakeholders agreed to discuss the proposal. The VPT was requested to file a mutually agreed proposal by 8 February 2017 after consulting VSA and the concerned stakeholders.

9. Subsequent to the joint hearing, the Visakhapatnam Stevedores Association vide its letter dated 4 February 2017 has furnished its comments on the proposed Normative Tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations. The comments received from VSA was forwarded to VPT for feedback information. The VPT has not furnished its reply despite reminder.

10. Based on the preliminary scrutiny of the proposal, the VPT was requested vide our letter dated 24 April 2017 to furnish additional information / clarifications on a few points by 28 April 2017. After reminders vide our letters dated 8 May 2017, 6 June 2017 and d.o. letter dated 7 July 2017 followed by d.o. reminder dated 9 November 2017, the VPT vide its letter dated 7 December 2017 has furnished its reply on the additional information/ clarifications sought by us. A summary of the additional information/ clarifications sought by us and reply furnished by VPT thereon is tabulated below:

Sl. No.	Information / clarifications sought by us	Reply furnished by VPT
1.	General:	
(i).	The VPT is yet to furnish its comments on the comments received from Orissa Stevedores Limited (OSL), Visakhapatnam Stevedores Association (VSA) a copy of which was forwarded to the VPT vide our letter dated 9 January 2017, 13 January 2017, 31 January 2017, 7 February 2017 and 14 February 2017. The VPT to furnish its comments on comments of OSL and VSA at the earliest.	<p>It is to inform that a careful examination of the representation of M/s. OSL with regard to fixation of ceiling tariff for the item nomenclature "ALUMINA AND PIG IRON INGOTS AND SIMILAR DRY BULK CARGO" was taken up in a meeting held with the Stevedoring Agents in which M/s. OSL also participated (Minutes of the meeting enclosed).</p> <p>After discussions, it was agreed that the above nomenclature at Item-12 in Schedules A, B, C, F, G, H & I, does not properly reflect the type of cargo handled and it was decided to remove the word Alumina. It was also agreed to add the word "Aluminium ingots" at Item-7 of Schedules- D and E along with existing nomenclature "GRANITES AND MARBELS".</p> <p>The confirmation given by M/s. OSL vide their letter dated 7 August 2017 is also enclosed herewith.</p> <p>(The above schedules referred by VPT are the Schedules approved in the Order dated 8 February 2017 approving Stevedoring and Shore handling rates on adhoc basis)</p>
(ii).	The VPT has stated that the draft new Stevedoring Regulation have already been approved by the Board and are in the process of notification / approval of the Central Govt. The VPT to furnish the status of notification of Stevedoring Regulation.	Notification in the Gazette and approval of Central Govt. has been requested vide this office letter No.ITRA/GEN/Stev. Policy dated 14 November 2017 is enclosed.
2.	Productivity Parameters:	
(i).	The VPT has submitted the sheet about norms adopted by the port as Annex- I. However it does not contain the norms for Dry bulk cargo like Salt (4000), also in case of Break bulk cargo like Jumbo bags (1400), Iron and Steel pipes tubes, plates (700), Timber Log Soft (800) and Project Cargo (400). The VPT to furnish detail calculation sheet for arrival of norms for above cargo items.	<p>Norms copy furnished.</p> <p>[The VPT has furnished the number of vessels, Tonnage and Av. OSBD of bulk cargoes handled for the year 2015-16 by its R&P division of VPT which is brought out in the reply of the VPT at point 3(ii) below.]</p>
(ii).	Clause 3.1 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribes the classification of commodities for upfront tariff determination under Annex- I and II. The classification of commodities for upfront tariff determination for dry bulk cargo includes Thermal Coal under commodity group of Non Coking Coal. However, the VPT has considered Thermal Coal as separate commodity Group and proposed separate upfront tariff rate. The VPT to furnish the basis for such separate grouping of Thermal Coal and also to furnish the basis for adoption of norms for Thermal Coal of 4237 per shift in MT.	Thermal coal is handled with HMC which gives more output compared to the other cargoes in the group. Further, there is exclusive Railway activity i.e. unloading of cargo from the Railway wagon which involves huge manpower and CHD costs. Hence, shown under separate group.
3.	A. <u>Equipment hire cost for Stevedoring operations:</u> Clause 3.4.1 of the Stevedoring and Shore	

	handling guidelines prescribes norms on type and capacity of equipment to be deployed for handling cargo between ship and shore for Stevedoring Operations. The VPT has furnished the calculation for arriving at the proposed tariff for Stevedoring operations with respect to fertilizers cargo only. In this regards following additional information is sought.																															
	(i). The VPT to furnish the detail calculation sheet for arrival of equipment cost for each category of cargo.	The same is furnished.																														
	(ii). The VPT to furnish the list of equipment considered by the port for arrival of upfront tariff rate. If there is any deviation from the norms in consideration of equipment e.g. Deviation in nos. type etc., the reasons also to be furnished with justification for deviation from norms.	<p>As per the Ministry’s guidelines on Stevedoring Policy 2016, the “Performance Norm policy” is required to be followed while fixing the productivity norms.</p> <p>The IPA has studied cargo handling at all Major Ports and worked out certain norms in respect of Dry Bulk and Break Bulk cargoes, clubbing them under 12 groups each., which were approved by the Ministry of Shipping as intimated vide letter under reference as a part of the Normative tariff guidelines.</p> <p>The recommendations of the Boston Consulting Group are at a much higher side and are practically non-achievable with the present infrastructural facilities available at this Port. Further, the trade have also expressed their inability to meet the norms recommended/ worked out according to the BCG’s advice. It is also a fact that several operational and local logistic bottle necks are required to be sorted out before imposing the BCGs norms. No specific productivity norms for break bulk cargoes have been prescribed by the BCG group.</p> <p>However, the Ministry vide its communication dated 7 October 2016 forwarded guidelines for calculating normative tariff, which contain productive Norms. These norms varied by considerable extent when the actual productivity for the latest year 2015-16 is taken. Further, vide clause 1.8 of the said guidelines approved by the Ministry, the Port Trust can work out norms based on the realities and prescribe their own norms with due justification. Hence, 15% value is added to the productivity norm achieved during the year 2015-16. The productivity level achieved by VPT in the year 2015-16 as furnished by the port is given below:</p> <table><tr><th>Group (IPA)</th><th>Dry Bulk (CONV)</th><th>Vessels</th><th>Tonnage</th><th>OSBD</th><th>OSBD (+) 15%</th></tr><tr><td>1</td><td>Fertilisers at QB</td><td>46</td><td>1728102</td><td>6533</td><td>7512</td></tr><tr><td>2</td><td>Sulphur & Rock Phos</td><td>27</td><td>438527</td><td>5056</td><td>5815</td></tr><tr><td>3</td><td>Food Grains Bulk (nil) Pees and Maize (nil)</td><td>3</td><td>41744</td><td>3331</td><td>3831</td></tr><tr><td>4</td><td>Non-coking coal (T.Coal, S.Coal,</td><td>128</td><td>4392840</td><td>11052</td><td>12710</td></tr></table>	Group (IPA)	Dry Bulk (CONV)	Vessels	Tonnage	OSBD	OSBD (+) 15%	1	Fertilisers at QB	46	1728102	6533	7512	2	Sulphur & Rock Phos	27	438527	5056	5815	3	Food Grains Bulk (nil) Pees and Maize (nil)	3	41744	3331	3831	4	Non-coking coal (T.Coal, S.Coal,	128	4392840	11052	12710
Group (IPA)	Dry Bulk (CONV)	Vessels	Tonnage	OSBD	OSBD (+) 15%																											
1	Fertilisers at QB	46	1728102	6533	7512																											
2	Sulphur & Rock Phos	27	438527	5056	5815																											
3	Food Grains Bulk (nil) Pees and Maize (nil)	3	41744	3331	3831																											
4	Non-coking coal (T.Coal, S.Coal,	128	4392840	11052	12710																											

			A.Coal)				
		5	Coking Coal	15	595184	7935	9125
		6	Iron Ore/Pellets, Bauxite, IMP.I.Ore	34	1177332	9673	11124
		7	Iron Scrap	3	70862	2746	3158
		8	Other Ores (M.Ore etc.,)	34	620031	6496	7471
		9	P.Coke (IMP), CP Coke (Exp & IMP (nil), L. Stone, I.Sand, LAM Coke, BF Slag (Nil) Gypsum and Other Dry Bulk	118	2626454	6218	7150
		10	Industrial Salt	Nil	-	-	-
		11	PIG Iron and Alumina (IMP) (nil)	1	43000	9720	11178
		Group (IPA)	(Break Bulk)	Vessels	Tonnage	OSBD	OSBD (+) 15%
		1	Food Grains, Fertilisers and Maize in Bags (nil)	25	217759	1701	1956
		2	Steel (Exp & Imp)	45	595033	3843	4420
		3	Timber Logs	1	7549	1676	1928
		4	Granite (Exp)	36	119945	1786	2054
		5	Gen. Cargo (Exp / Imp)		65673	796	915
		(iii). The VPT has stated that wherever there is change in model and type of equipment deployed as per the realistic handling at VPT, the same has been adopted. The VPT to justify the change in the handling equipment considered by it.					
		The handling equipment is used as a practice and with which the operators / drivers are conversant since long time which are akin to the equipment description given in the guidelines which was considered.					

	<p><u>B. Equipment hire cost for Shore handling Operations:</u></p> <p>Clause 4.4.1 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines stipulates adoption of different handling methods for shore handling operations. Five methods for bulk cargo and four methods for break bulk cargo have been prescribed for arriving of upfront tariff rates. In this regard, following clarification/ additional information is sought.</p>	
	(i). The VPT has proposed upfront tariff under two methods for shore handling operation (with in dock area and Outside dock area). The VPT to confirm that the other methods are not applicable to the port.	It is to confirm that other methods are not applicable to port.
	(ii). The VPT to furnish the detailed calculation sheet for arrival of equipment cost for each category of cargo along with the list of equipment considered by the port for arrival of upfront tariff rate. If there is any deviation from the norms in consideration of equipment e.g. Deviation in nos., type etc., the reasons may also be furnished with justification for deviation from norms.	The model calculation sheet with the number of units required for the kind of activities duly comparing with the hire charges applicable for the equipment locally, is furnished.
	(iii). The VPT has stated that in respect of certain commodities like fertilizers, fertilizers raw materials etc., where cargo need to be transported to more than 5 kms an additional 10% over the applicable rate for movement outside dock has been considered. The VPT to furnish the basis for such addition of 10%.	Since additional transportation for longer distance is incurred, it is assumed that 10% hike over the applicable rate is reasonable, since the stevedore charges more for the longer distance.
4.	<u>Labour Cost for Stevedoring Operations:</u>	
(i).	Annex – VIII of the Stevedoring and Shore handling Guidelines (labour cost estimation) stipulates the norms for deployment of labour per shift in respect of each of the commodity group for stevedoring operation. The VPT has furnished the details of revised rates for collection of advance from employers for stevedoring and shore works w.e.f.16.08.2012 and 01.06.2016. The VPT to furnish the detailed working considered to arrive at labour cost. If there is any deviation from the norms prescribed by the Stevedoring and Shore handling guidelines, the port is requested to furnish the reasons for each of the deviations.	It is to state that the statement furnished to TAMP are the rate at which advance amounts are being collected from stevedores after the handling of several vessels commodity wise which were arrived at by the CHD were taken based on productivity levels achieved by the Stevedores, for the respective cargoes with the infrastructure available, and for which the stevedores are also accepting all these years.
(ii).	The Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribe the norms for estimation of labour cost. The Norms for estimation of labour Cost for break bulk cargo prescribe one no. of Tindal per shift for each commodity. However, such Tindal per shift is not prescribed for Dry Bulk Cargo in the guidelines. However, it is	The posting or non-posting of Tindals or any other category is purely as per the manning scales advised by the Tribunal and the approx. cost per tonne (which is collected as advance) is based on such a manning scale only.

	understood that the Tindal is a mandatory requirement per shift for bulk cargo. The VPT may examine the issue in light of above and make necessary modification in the proposal in respect of labour cost to handle bulk cargo in Stevedoring operations.	
(iii).	<p>The guidelines do not prescribe separate Stevedoring / Shore handling tariff based on the usage of handling equipment for ship to shore operations i.e. by using Ship gear, HMC, Wharf cranes etc. However, VPT has, in its proposal, proposed the upfront tariff for stevedoring operations separately with the use of ship cranes and Harbour mobile cranes considering different productivity norms, different equipment norms etc., and stating that the HMC charges will be levied as per the TAMP Order No.TAMP/9/2016-VPT dated 21 June 2016 approved in respect of HMC.</p> <p>In this connection, it is relevant to state that, the Authority had approved the tariff for HMC following the tariff policy guidelines 2005 and subsequently, has approved following the tariff policy guidelines 2015. The methodology followed in approving the tariff for HMC i.e., cost plus return on capital employed method is different from the methodology prescribed by the Ministry in the Stevedoring & Shore handling guidelines i.e., norms based plus hire charges for the equipment.</p> <p>Further, it is brought to the notice that, productivity norms prescribed in the guidelines are based on the normative basis considering the optimal equipment handling (Ship cranes or shore cranes or HMC or combination of equipment). Moreover, the user agency particularly, in the shore handling activity will get the same service whether the cargo handled with HMC or Ship crane etc. Hence, it may not be prudent to have a separate rate based on the equipment available for Shore Handling. Keeping in view of the above position, VPT may consider to propose a single tariff for handling cargo by HMC and by Ship cranes for Stevedoring operations, in consonance with Annex-V of the Stevedoring & Shore handling Guidelines.</p>	The proposal send by VPT covered for geared vessels and gear less vessels using HMC will be different from non HMC operations where CHD labour are deployed. No further consideration is therefore found necessary at this stage.
5.	The Stevedoring and Shore handling Guidelines do not prescribe any rake loading/ unloading charges for arrival of Upfront tariff rates. However, the VPT while arriving at the ceiling tariff for shore handling operations at VPT for a distance within dock area, has considered rake loading / unloading charges to arrive at a Ceiling tariff rate. The VPT to furnish the	In the workshop held by TAMP, it was deliberated by some of the ports representative that there is no clarity in the guidelines issued for the preparation of upfront tariff, whether to consider rake loading / unloading activity or not. Hence, in that context separate proposals were sent duly considering with rake loading / unloading activity (Schedule G & H) and without rake unloading / loading activity (Schedule B & C).

	basis for consideration of such charges.	
6.	<u>Scale of Rates:</u>	
(i).	<p>Clause 2.8 of Stevedoring & Shore Handling Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/ containers etc. One of the policy directions issued by the (then) Ministry of Shipping, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No. TAMP/4/2004–Genl. dated 7 January 2005 passed by the Authority based on the said policy direction of the MSRTH, the concessional tariff needs to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff. The VPT is, therefore, requested to consider proposing separate concessional rate for coastal cargo as per the policy direction issued by the (then) MSRTH and as per clause 2.8 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines issued by the MOS.</p>	A separate rate for foreign and coastal cargoes will be examined in due course.
(ii).	<p>While prescribing concessional tariff for coastal cargo to comply with the policy direction of the MOS, the port may suitably adjust the proposed rate (i.e. for foreign cargo) to capture the impact of coastal concession as done in the upfront and reference tariff cases. Please furnish detailed working of the rate (to be) proposed indicating the share of foreign and coastal cargo.</p>	
7.	<u>Performance Standard:</u>	
(i).	<p>The VPT has proposed the productivity norms as considered by it for calculation of upfront tariff as performance standards for both dry bulk cargo and break bulk cargo. The Operator is anyhow eligible for 60% WPI indexation even if he is not able to achieve the prescribed performance standards.</p> <p>As per clause 7.1 and 7.2 of Stevedoring and Shore handling guidelines, the operator would be entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation for the second year of operation on achievement of Performance Standards as prescribed in the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping under letter No.PD-1103/73/2013-PT (pt) dated 16 June 2016 for dry bulk</p>	The matter has already been explained at item 2.

	cargo. The VPT, therefore, to propose the performance norms as per the Berthing Policy for Dry Bulk Cargo. The Performance Standards for Break Bulk Cargo may be retained as proposed.	
(ii).	The VPT has proposed Performance Standard for Dry Bulk Cargo and Break Bulk Cargo. For Dry Bulk Cargoes, performance standard for 12 cargoes has been proposed whereas upfront tariff in the SOR is proposed for 13 items. Further for Break Bulk Cargo performance standard for 5 cargo items has been proposed as against 12 cargo items considered for upfront tariff fixation. The VPT is requested to correct mis-match between the proposed upfront tariff and performance standard.	The performance standard for the five cargo covers all the 12 cargoes items as handled at VPT broadly, since they fall in the same group in terms of output rate. Hence, the same was followed.

11. With reference to the action point no. 4.3. (iv), the VPT has vide its letter No.QTRA/GEN/Stev.Policy dated 28 February 2017 furnished a copy of approval of the Board vide Resolution No.148/2016-17.

12. With reference to point of action decided at the joint hearing brought out in para 8 (i), (ii) and (iii) above, the VPT has conducted a meeting with the Trade on 4 February 2017. A copy of Minutes of the Meeting alongwith Trade members is furnished. The highlights of Minutes of the Meetings are given below:

- (i). On the matter relating to nomenclature of the items Alumina and Pig Iron ingots and similar bulk cargo, the representative of M/s. Orissa Stevedores Ltd., stated that the commodity Allumina ingots that they handled at VPT should be grouped into a separate category and should not be merged with Pig Iron as the output of the Alumina and Alumina ingots (bundled) is entirely different from the Pig Iron group. They also requested to modify the O.S.B.D.
- (ii).
 - (a). It was clarified by VPT that commodity groups are classified based on guidelines issued in this regard. However, in view of the above justification, the word Alumina that was clubbed with Pig Iron Ingots will be recommended for deletion.
 - (b). It was decided that the clubbing of nomenclature "Alumina and Pig Ingots and similar dry bulk cargoes" is not appropriate for VPT's working pattern. The nomenclature should be termed as "PIG IRON AND SIMILAR BREAK BULK CARGO". This cargo, however, never occurs at VPT.
- (iii). Handling of Aluminium Ingots in VPT is carried out as break bulk and M/s.O.S.L stated that handling involves lashing and choking in hatches and is similar to the activity carried out for granite and marble at item-7 of Schedules D and E of the Adhoc upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations of VPT, the same could be added as an additional item. Hence, OSL was requested to convey their concurrence so as to take up the matter with TAMP.
- (iv). Representative of Visakhapatnam Stevedores Association (VSA) reiterated their earlier comments that Stevedoring and Shore handling activity is quite complex with various factors and elements of costing which may not be practically possible to be factored in Normative Tariff structure and requested VPT to have a practical approach while proposing Normative Tariff for various cargoes and to have holistic look for fixation of Tariff.
- (v). On the subject issue, it was clarified by VPT that Normative Tariff was worked out based on the guidelines issued by the I.P.A and taking into consideration various activities carried out duly grouping similar cargoes in one group and as such the proposed tariff is an indicative tariff which is at a ceiling rate. The trade can have their own flexibility in quotation of rate basing on the ceiling rate.
- (vi). The representative of VSA also requested that in view of present economic condition and competitive environment prevailing in Port Sector, the exercise of fixation of Normative Tariff for Stevedores and

Shore Handling Operations at VPT may be dropped for time being, as Port is also going through transformation stage and many of the operation are not yet stabilized.

- (vii). After detailed discussion, it was informed to all the Trade representatives and Stevedoring Associations that exercise was made based on the IPA guidelines and recommendation and proper consultations were made in arriving of the indicative norm as well as Tariff and the Trade should cooperate with the fixation. The suggestions brought out will be duly incorporated and proposal will be sent to TAMP for approval.

13.1. On perusing the reply furnished by VPT vide its letter dated 7 December 2017, it was found that port has not addressed vital points raised in our letter. The VPT was, therefore, requested vide our letter dated 11 January 2018 to furnish the additional information/ clarification on the following points arising out of the response of VPT.

Sr. No.	Additional information sought in view of gaps in VPT reply dated 7 December 2017
(i).	<u>Point No.3 (A) and (B) (ii) Equipment Cost for Stevedoring and Shore handling Operation:</u>
(a).	The VPT was requested to furnish the detail calculation sheet for arrival of equipment cost for each category of cargo alongwith the list of equipment considered by port for arrival of upfront tariff rates. However, the VPT has furnished the Model calculation sheet for Stevedoring operations- only in respect of Fertilizers. The VPT is requested to furnish the detail calculation sheet alongwith the equipment considered by the port for each cargo items.
(ii).	<u>Point 6 Scale of Rates:</u>
(a).	The VPT was requested to intimate the separate upfront tariff rates for Foreign and Coastal Cargo based on the share of foreign and coastal cargo in compliance with directions of the Ministry of Shipping. The VPT has intimated that the issue will be examined and intimated in due course. The reply of VPT is awaited. The VPT is requested to submit the information at the earliest.

13.2. The VPT has not responded despite reminder dated 11 January 2018.

14. Subsequently, the VPT vide its letter dated 17 March 2018 has made following submissions:

- (i). The Annexure – VI (Rly) (Schedule – I – Rly in the TAMP Notification No.TAMP/84/2016-VPT dated 10 February 2017) which indicates tariff for Stevedoring Operations at VPT inclusive of railway handling charges, may be treated as “not necessary” since the railway handling charges including that of Thermal Coal were included in the Shore handling operations of the respective cargoes.
- (ii). The VPT has furnished following calculation sheet for railway handling charges for Thermal Coal:
- | | |
|--|-----------------|
| | ₹. |
| Average cost of CHD mazdoor / maistry | - 1850 |
| Levy @ 150% | - 2775 |
| Piece rate for workers | - 30 |
| Total cost of 1 workers | - 4655 |
| Cost of gang of 10 workers | - 46550 |
| Tonnage unloaded by gang
(10 workers = 2 wagons x 58 T) | - 116 T |
| Cost of unloading 1 ton | - ₹401.30 |
| | Rounded to ₹402 |

15. The proceedings relating to consultation in this case are available on records at the office of this Authority. An excerpt of the comments received and arguments made by the parties will be sent separately to the relevant parties. These details will also be made available at our website <http://tariffauthority.gov.in>.

16. With reference to the totality of the information collected during the processing of the case, the following position emerges:

- (i). The VPT had filed a proposal in November 2016 under the ibid guidelines. In view of few points made by the concerned users/ user associations during processing of the case, the VPT had a meeting with trade including Visakhapatnam Stevedores Association (VSA) and Orissa Stevedores Limited (OSL)

on 4 February 2017 to discuss its proposal for fixation of upfront tariff for stevedoring and Shore Handling operations. Additional information clarification was sought from VPT vide our letter dated 24 April 2017. After protracted follow up, the VPT has responded vide its letter dated 7 December 2017. While furnishing information/ clarification, the VPT has revised its proposal catering to one of the points made by OSL as regards tariff proposed by VPT for Aluminum and Pig Iron Ingots. Subsequently, the port has vide its letter dated 17 March 2018, clarified that, Annexure – VI relating to upfront ceiling tariff for stevedoring operations for Railway mode of evacuation proposed in its proposal and notified in adhoc rate notified by this Authority as Schedule-I may be treated as not necessary since the railway handling charges including that of Thermal Coal were included in the Shore handling operations of the respective cargoes.

The original proposal of the VPT, and the additional information/ clarification furnished by the VPT vide its letter dated 7 December 2017 along with its revised proposal and submission by VPT dated 17 March 2018 are considered in the analysis.

- (ii). As stated earlier, this Authority has vide Order No.TAMP/84/2016-VPT dated 8 February 2017 approved upfront stevedoring and shore handling operations on adhoc basis as an interim arrangement. The current exercise is for fixation of final upfront tariff based on the proposal filed by the VPT.
- (iii). Before proceeding to analyze the case, it is relevant to state that the Visakhapatnam Stevedores Association (VSA) has stated that the VPT is not empowered to propose and fix normative tariff through this Authority as per Major Port Trust Act and requested VPT to keep the matter in abeyance. The VSA has also pointed out that stevedoring activity does not come under Section 42(3) of the Major Port Trusts (MPT) Act, 1963. Only services rendered under Section 42(3) are covered under jurisdiction of this Authority. The VSA has also sought to argue that they are authorised under Section 121 of the MPT Act and hence VSA has contended the question of the TAMP fixing rate for stevedoring activity does not arise.

As regards the point made by VSA referring to Section 42(3) of the MPT Act, 1963, it is more relevant to refer to Section 42 of the MPT Act, 1963 which lists down the services that Board of Trustees of a Major Port shall undertake. As per the Stevedoring and Shore Handling Policy issued by the Government in the year 2016, the Stevedoring activity includes loading and unloading and stowage of cargo on board the vessels in Port and the Shore handling activity includes arranging and receiving the cargo to/ from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks. The gamut of activities covered under Stevedoring and Shore handling operations are the activities listed in Section 42 of the MPT Act, 1963. As stipulated in Section 48 of the MPT Act, 1963, the Major Port Trust may provide the service listed in Section 42 of the MPT Act, 1963 by themselves or authorise any person to perform the services mentioned therein with previous sanction of Central Government. Section 48 of the MPT Act, 1963 empowers this Authority to fix the Scale of Rates and conditionalities for services listed under Section 42 of the MPT Act, 1963 performed by the Major Port Trust or any other person authorised under Section 42(3) of the MPT Act, 1963. Thus, under Section 42 read with 42(3) and 48 of the MPT Act, 1963, fixation of Scale of Rates of Stevedoring and Shore handling operations falls well within the jurisdiction of this Authority. The section 121 of the Major Port Trusts Act 1963 referred by the VSA relates to Protection of acts done in good faith by this Authority, Board of Trustees of Major Ports or employee thereof. The said provision quoted by VSA is not found relevant.

It is relevant here to state that the Ministry of Shipping (MOS) vide its letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 14 June 2016 has forwarded a copy of Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Ports, 2016 to be effective from 01 August 2016. After issue of Stevedoring and Shore Handling Policy for Major Port Trusts, the Indian Ports Association, an Apex Body of Ministry of Shipping, was assigned the task of preparation of Guidelines for fixation of normative tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations by the MOS. The IPA constituted an expert committee. The Committee had deliberated at length and formulated the Guidelines for fixation of normative tariff for Stevedoring and Shore Handling Operations. The IPA also had meeting with Federation of Association Stevedores while preparing said Guidelines. Based on the Report of the IPA, the Stevedoring and Shore Handling guidelines were issued by MOS as policy direction under Section 111 of the MPT Act, 1963, after ascertaining the views of this Authority. In compliance of the policy direction issued by Government of India in the Ministry of Shipping (MOS) under Section 111 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), as conveyed by MOS vide its communication No.PD-11033/73/2013-PT(Pt.) dated 07 October 2016 read with MOS letter dated 17 October 2016, the Tariff Authority for Major Ports has notified the Guidelines for Determination of Upfront Tariff for Stevedoring and Shore Handling

Operations authorized by Major Port Trusts under Section 42 (3) of the Major Port Trusts Act 1963. The Stevedoring and Shore Handling guidelines issued by MOS under Section 111 of the MPT Act, 1963 are thus binding on this Authority as well as Major Port Trusts.

As stated earlier, the gamut of activities covered under the stevedoring and Shore handling operations are the activities listed under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, for which this Authority is mandated to fix tariff as per Section 48 of the Major Port Trusts Act, 1963. As per clause 3 of the Stevedoring and Shore handling Policy for Major Ports, 2016 issued by the Government vide letter dated 14 June 2016 specifically mentioned that the TAMP shall notify the normative tariff for Stevedoring and Shore handling activities, separately for the Major Port based on a set of guidelines to be issued to TAMP. Thus, it is brought to the notice of VSA that this Authority is well within its statutory powers to fix the tariff for the Stevedoring and Shore handling operations at all the Major Port Trusts including VPT. This Authority has already vide Order dated 8 February 2017 approved adhoc rate for Stevedoring and Shore Handling operations for all Major Port Trusts including VPT. Final rates for Stevedoring and Shore Handling operations following the guidelines issued by the MOS have also been approved by this Authority for all the other Major Port Trusts. In view of the position brought out above, the point made by VSA to keep the proposal of VPT in abeyance does not merit consideration.

- (iv). (a). The Guidelines prescribe norms for twelve broad Commodity Group under each dry bulk cargo and break bulk cargo. The VPT has proposed upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations for thirteen dry bulk group viz., (i). Finished Fertilizers, (ii). Fertilizer – Raw Material, (iii). Food Grains, (iv). Non Coking Coal, (v). Coking Coal, (vi). Iron Ore, Iron Ore Pellets, Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lead & Zinc Ore, (vii). Shredded Scrap, (viii). Heavy Melting Scrap (HMS), (ix). Other Ores & Minerals, (x). Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand & other similar Dry Bulk cargo, (xi). Salt, (xii). Alumina & Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo, (xiii). Thermal Coal (Export), following the broad cargo classification prescribed in the Guidelines.

It is seen from Annex-I of the guidelines classifying list of commodities for upfront tariff determination for dry bulk cargo, that Thermal Coal is categorised under the commodity group of Non Coking Coal. However, the VPT has considered Thermal Coal (export) as separate category and proposed separate upfront tariff for thermal coal (export). On seeking the basis for such separate grouping of Thermal Coal and the basis for adoption of norms for Thermal Coal at 4237 tonnes per shift, the VPT has stated that Thermal coal is handled with HMC which gives more output compared to the other cargoes in the group. Further, for handling this cargo there is exclusive Railway activity i.e. unloading of cargo from the Railway wagon which involves huge manpower and CHD costs. Hence, Thermal Coal has been categorised separately and separate tariff for thermal coal is proposed by VPT. Clause 1.8 of the guidelines allows this Authority to accept deviation from the prescribed norms based on the local conditions at the port. Relying on justification furnished by VPT based on the method of handling thermal coal at its port, this Authority is inclined to go ahead with the proposal of the VPT for separate categorisation of thermal coal in the upfront tariff determination for stevedoring and shore handling operations.

The nomenclature of Commodity Group at Sl. No.4 of Annex- I of the guidelines is “Non Coking Coal (Thermal Coal) and the cargo under this commodity group mentioned is Thermal coal in the said guidelines. The VPT has in its proposal given nomenclature as Non Coking coal. The words (thermal coal) is not proposed by VPT under this cargo item. The VPT has sought rate for thermal coal (export) separately for which it has furnished the reasons as already stated in earlier paragraphs. Since the guidelines explicitly specify thermal coal under this commodity group, the words “thermal coal” is added to this cargo to be in line with the guideline position.

- (b). As regards break bulk cargo, the VPT has proposed upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations for nine break bulk cargo group viz., (i). Bagged cargo, (ii). Jumbo Bags, (iii). Iron and steel- coils & slabs, (iv). Iron, steel- pipes, tubes, plates, (v). Timber logs-Soft, (vi). Timber logs-Hard, (vii). Granites & Marbles, (viii). Project Cargo, (ix). Machinery and Machinery Parts following the broad cargo classification prescribed in the Guidelines. The port has not proposed rate for the Break bulk Cargo Groups namely Container Empty, Container Laden and Motor Vehicles other than through RORO. If the port authorities stevedores to handle these cargo, then VPT may file a proposal seeking upfront ceiling tariff

for these break bulk cargoes as well with two months from the date of notification of the Order in the Gazette.

- (c). In the proposal, there is one cargo categorised as “Alumina and Pig Iron Ingots and similar dry bulk cargo”. In this regard, M/s.Orissa Stevedores Ltd (OSL), has stated that Alumina is handled by it in bagged form. The OSL has stated that the proposed productivity and tariff level for Alumina is not achievable and hence port needs to review it.

As stated earlier, the VPT has conducted a meeting with the trade wherein VSA and OSL have also participated as seen from the minutes of the meeting forwarded by VPT. In the said meeting, the OSL has reiterated that Alumina ingots that they handle should not be merged with pig iron as their productivity levels are entirely different. Alumina ingots is handled as break bulk cargo and handling is similar to granite and marbles. Based on discussion with the trade, the VPT has decided to remove “Alumina” from Sl. No.12 from all the schedules of rates proposed for Dry Bulk cargo and has proposed to add “Alumina ingots” with the cargo nomenclature “Granite and Marble” under Break bulk cargo. In short, Alumina is proposed for deletion from Dry Bulk Cargo and Aluminium ingots is proposed to be added under Break Bulk Cargo under the Commodity Group “Granites and Marbles” on the premise that handling of Alumina ingots in VPT is carried out as break bulk cargo and involves lashing, choking in hatches and handling activity is similar to granite and marbles.

Clause 3.2 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines prescribes classification of commodities for upfront tariff determination under two major categories viz. Dry Bulk and Break Bulk. The said clause permits the Major Port Trusts to categorise the cargo under any one of the cargo category based on the nature, physical characteristics and the method of handling of that cargo.

It is change in categorisation of a cargo from dry bulk to break bulk based on handling method followed at VPT on being pointed out by Stevedores Association, OSL who handle this cargo. On reviewing the points made by OSL, the VPT has admitted that the nomenclature of cargo proposed in original proposal as “Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo” under Dry Bulk Cargo is not appropriate for the working pattern of VPT and the port has revised the nomenclature as “Pig Iron and Similar Break Bulk Cargo”. Further, under the cargo “Granite and Marbles” under break bulk cargo, Alumina ingots have been included for reasons explained earlier.

The categorization of cargo falls in the domain of a Port Trust. Following clause 3.2, which provides parameters to classify a cargo, the VPT has proposed to classify Alumina ingots along with Granite and Marbles based on physical characteristics (Bulk / Break Bulk) and method of handling (similar to granite and marbles). The judgment of VPT in this regard is relied upon.

- (d). Apart from the above modification, the port has broadly followed the cargo classification prescribed in the guidelines. The cargo classification proposed by the port is, therefore, considered.

(v). **Productivity Standards for Dry Bulk Cargo and Break bulk Cargo:**

- (a). Clause 3.3 of the Guidelines prescribes the productivity norms for dry bulk and break bulk cargoes. The VPT has sought separate upfront for stevedoring operations with geared vessel and gearless vessel using 1 HMC of 100 T capacity.
- (b). The VPT has originally proposed Upfront Tariff for stevedoring activity separately under following heads:
- (i). For Dry Bulk Cargo (Import /Export) for Geared Vessel
 - (ii). For Break Bulk Cargo for Geared Vessel
 - (iii). For Dry Bulk Cargo (Import / Export) for Gearless vessel using HMC (1 No.)
 - (iv). For Dry Bulk Cargo for Gearless vessels using HMC 1 No.) with evacuation by Railways.

However, the VPT has subsequently vide its letter dated 17 March 2018 clarified that upfront Stevedoring tariff for item no.(iv) above, with reference to evacuation by Railway is not necessary as this activity is covered under upfront tariff proposed for shore handling operations by the VPT. The above clarification furnished by VPT is taken into consideration while fixing the final upfront tariff.

The guidelines do not prescribe separate Stevedoring / Shore handling tariff based on the usage of handling equipment for ship to shore operations i.e. by using Ship gear, HMC, Wharf cranes etc. However, VPT has, in its proposal, proposed separate upfront tariff for stevedoring operations for geared vessel and gearless vessel using Harbour mobile crane. For handling by HMC, the VPT has proposed a note stating that the HMC charges will be levied as per the rates notified by this Authority. This Authority has vide approving the general revision of SOR of VPT vide Order No.TAMP/9/2016-VPT dated 21 June 2016 prescribed hire charge in respect of HMC.

The guidelines prescribe productivity norms on the normative basis for Ship cranes or shore cranes or HMC or combination of equipment. Guidelines do not envisage separate productivity and separate tariff based on each of the above, ship to shore handling equipment. Moreover, the user agency particularly, in the shore handling activity will get the same service whether the cargo is handled with HMC or Ship crane etc. In view of the above position, VPT was requested to consider to propose a single tariff for handling cargo by HMC and by Ship cranes for Stevedoring operations, in consonance with Annex-V of the Stevedoring & Shore handling Guidelines. In this regard, the VPT has justified its proposal stating that productivity level of geared vessels with HMC operations and gear less vessels using HMC will be different as for non HMC operations CHD labour are deployed. Though VPT has stated that productivity will be different for HMC and non HMC operations, the VPT has not considered different productivity level. It is seen from the working furnished by VPT that the productivity for geared vessel and for gearless vessel using one HMC are considered at par. It is only in the equipment cost and labour cost estimation, the VPT has made suitable adjustments for geared and gear less vessels and tariff proposed are different for these two categories. As regards HMC, the VPT has inserted a note that HMC rate will be levied as per HMC rate approved in June 2016 Order which ₹33.23 per tonne for Foreign cargo and ₹19.94 per tonne for Coastal Cargo for dry bulk cargo, ₹69.24 per tonne for Foreign cargo, ₹41.55 per tonne for Coastal cargo for Break Bulk Cargo and ₹110.85 per tonne for foreign cargo and ₹66.51 per tonne for Coastal cargo for other cargo.

As stated earlier, cargo-wise productivity norms prescribed in the guidelines for handling dry bulk cargo and break bulk cargo is a common productivity for handling by ship crane or shore crane or HMC or combination of these. The guidelines do not prescribe equipment wise productivity. The productivity norms prescribed in the guidelines is based on normative basis considering the optimum equipment handling. Moreover, the user agency particularly will get the same service whether cargo in stevedoring operation is handled by HMC or ship crane. The VPT has also categorically stated that no further consideration (for modification) in the proposal is necessary at this stage. None of the users/ user association consulted have raised any objection on the approach adopted by VPT in this regard. It is relevant here to state that Chennai Port Trust (CHPT) had proposed separate productivity norms for handling dry bulk and break bulk cargo by ship cranes and by HMC of 100 T capacity which was accepted by this Authority for the reasons stated in the Order No.TAMP/77/2016-CHPT dated 14 November 2017. The Paradip Port Trust which has filed the proposal for stevedoring and shore handling operations which is being dealt with separately has also proposed equipment-wise tariff (either by HMC or by ship crane).

Based on the reasons given by VPT, this Authority accepts the proposal of VPT for prescription of separate rate for geared vessel and gearless vessel using HMC. For Dry Bulk Cargo for Gearless vessels using 100T HMC 1 No. with evacuation by Railways, the port has proposed productivity at par with the productivity considered by it for handling dry bulk cargo with gearless vessels using 1 no. of HMC of 100T which is also considered as proposed by VPT.

- (c). The port has considered productivity for dry bulk and break bulk cargo considering the actual average per day output achieved by the VPT in port in the year 2015-16 plus 15%. The productivity considered by VPT for salt is found to be at par with the productivity norms prescribed in the Guidelines. In respect of Pig iron ingots and similar dry bulk cargo and for thermal coal the productivity with 15% hike is higher by 10.9% and 5.9% than the productivity norms prescribed in the Guidelines. For the other dry bulk cargo, the productivity level considered by the VPT is found to be lower than the prescribed norms. The VPT has stated that the recommendation of the Boston Consulting Group (BCG) are at a much higher side and are practically non achievable with the present infrastructure facilities available at port. Further, the trade have also expressed their inability to meet the norms recommended / worked out according to the BCG advice. The port is of the view that in the current economic volatility, the logistic cost incurred by the importers / exporters is getting priority over efficient handling at port. In a situation of aggressive competition from neighbouring private ports and increasing under utilisation of berths the port has felt prudent to adopt realistic productivity norms, rather than impracticable norms to prevent driving away the cargo to neighbouring ports. Hence the VPT has considered average achievement during the year 2015-16 at the port plus 15% initially so as to retain the exiting cargoes and avoid diversion to neighbouring ports. The port has stated that productivity norms considered will be raised progressively depending upon improvement in market prudential, cargo volumes and ease in market uncertainties.

- (d). As regards Break Bulk Cargo, the port has considered higher productivity levels than the norms prescribed in the guidelines.

The guidelines do not prescribe any norms for Project Cargo and Machinery and Machinery Parts in the break bulk category citing that these two cargo are not homogeneous in nature and come in different size, shape and weight. Guidelines require the concerned port to consider productivity based on the best productivity achieved by any of the ports in handling such cargo.

The VPT has considered productivity norms in respect of these two break bulk cargoes at 400 tonnes/ hook/ shift and 305 tonnes/ hook/ shift reportedly based on the prevailing productivity achieved by port in the year 2015-16 plus 15% which is accepted. The port is advised to consider the best productivity achieved by any of the Major Port Trusts in handling such cargo during the next review, when the relevant and better performance level will be available for such cargo.

- (e). A comparative position of the normative productivity for dry bulk and break bulk cargo as per the Guidelines, the actual productivity reported by VPT in the year 2015-16, the productivity level considered by the port converting the same per shift, and the justification furnished by the port for deviation i.e. lower level from the normative productivity level for dry bulk cargo and break bulk items is furnished in a statement attached as **Annex - I** for dry bulk cargo and for break bulk cargo.

- (f). Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustments in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific condition having impact on the norm prescribed in the Guidelines. As stated earlier, the port has considered the actual productivity achieved by the port for the year 2015-16 plus 15% improvement over that. In view of the justification furnished by the Port, for deviation from the productivity norms prescribed in the Guidelines for a few cargo as brought out in **Annex - I**, the productivity level as considered by the VPT is considered for fixation of upfront tariff.

The reference made by VPT to the recommendation of Boston Consulting Group regarding productivity is not relevant for this exercise, since the MOS has issued separate guidelines for upfront tariff fixation for Stevedoring and Shore handling which prescribe cargo wise productivity norms. These guidelines have been issued in consultation with Major Port Trusts and with concerned trade as also stated by VPT.

- (g). Clause 4.3 of the Guidelines stipulates that optimal capacity for shore handling needs to match with the optimal capacity of the stevedoring operations. Accordingly, the optimal capacity of

the shore handling operations for each of the commodity will be same as that for the stevedoring operations. The port has considered optimal capacity for shore handling operations at par with the optimal capacity assessed by it for stevedoring operations.

- (h). Apart from upfront proposed tariff for shore handling operations, the port has also proposed shore handling rates for cargo handled at Railway siding. The port has stated that the objective is to consistently improve on higher productivity. In view of above submissions and in the absence of specific norms in the guidelines for this activity, this Authority is inclined to go ahead with the proposal of the port in this regard.

(vi). **Rates for the Stevedoring Operations - Dry bulk and Break bulk:**

- (a). As stipulated in Clause 3.5.2 of the Guidelines, the Operating cost for the Stevedoring Operations are grouped under following major heads, viz., Equipment hire cost, Labour cost, Operational Overheads and Administrative Overheads.
- (b). Equipment hire charge:
 - (i). Annex-VII to the Guidelines prescribes norms for estimation of equipment hire cost for stevedoring operations. As per the said Annex, for ship to shore operations, the normative handling equipment are ship crane or shore crane or HMC or combination of these handling equipments.

As regards hatch working, norms prescribe Dozer 5T – 1 number per hatch, grabs 1 no. per hook for a few dry bulk cargo and for a few dry bulk cargo viz. Non coking coal, coking coal, iron ore, shredded scrap and Heavy Melting scrap, it is 1 no. of excavator per hatch, 1 no. of Grab per hook. The VPT has furnished model calculation of equipment cost per tonne considered by it in respect of finished fertilizer wherein the port has proposed deployment of pay loaders in place of dozers. Moreover, as against 5T Dozer the port has considered 10T pay loader as per equipment being used in practice Pay Loader and Dozer more or less do the same job. In this regard, it is relevant here to state that even KPT, had proposed pay loaders in place of dozers/ excavators based on the local condition of the port which was accepted by this Authority. As regards the higher capacity i.e. 10T instead of 5T, the port has justified that it is as per the practice of handling this cargo at VPT.

The port has not furnished calculation of equipment per tonne cost for each cargo considered in its upfront tariff fixation despite reminder. The VPT has stated that the handling equipment considered is as used as a practice and with which the operators/ drivers are conversant since long time. The VPT has confirmed that equipment considered is akin to the equipment description given in the guidelines. The VPT has also stated that the wherever there is change in model and type of equipment deployed as per the realistic handling at VPT, the same has been adopted.

Clause 1.8 of the Stevedoring and Shore handling Guidelines allows this Authority to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific conditions.

In view of the above position, and keeping in view that none of the stakeholders consulted in this case have objected to the equipment proposed for stevedoring operations, the equipment for hatch working and number of pay loader proposed by VPT for fertiliser is considered.

In the absence of VPT furnishing details of equipment profile considered by calculation for arrival of equipment cost per tonne, it is found not possible to draw the statement showing the norms prescribed in the stevedoring guidelines, the equipment considered to point out the deviation from the prescribed norm. The VPT has, however, confirmed that the equipment which are used as a practice and with which the operators/ drivers are conversant since long time and which are akin to the equipment description given in the guidelines are considered by the port. This position is relied upon.

- (ii). The Orissa Stevedores Ltd. (OSL) has stated that the port has not considered the cost towards Diesel Escalation, cost of dunnage to vessel, vessel demurrage, Survey, Tarpaulin covering cost to arrest pollution, Cost towards Usage of Hoppers and Bins. Further, the OSL has stated that factors such as capacity, condition, cycle time of each cranes/ grabs etc. play a pivotal role in achieving targeted Load Rates and Discharge Rates. Evacuation rate/ feeding rate of cargo from and to the wharf also holds a major part in achieving the desired load/ discharge rate and the same is directly attributed to the distance of the concern stacking plot. Hence, the OSL has stated that proper evaluation of the same needs to be carried out and considered. The port has not submitted its comments on the comments of OSL, in spite of reminders. The comments of the OSL are not with reference to deviation from the equipment norm prescribed in the guidelines. As stated earlier, the port has considered equipment which are used in practice and with which operators/ drivers are conversant since long and port has confirmed that they are akin to equipment description given in the guidelines. This position is completely relied upon.
- (iii). As per the Guidelines, the hire charges towards deployment of equipment is to be estimated based on the equipment hire cost prevailing at the relevant port locations or prevailing market based hire cost.

The VPT has, in its proposal, estimated per tonne hire charges for equipments taking into consideration prevailing hire charges rates of equipments as on July 2016 as per budgetary offers received from existing material handling agents. The VPT has furnished documentary evidence in form of equipment hire charges furnished by its Mechanical and Electrical Department in support of the hire charge of equipment considered by it and has, also, confirmed that hire charges reflect the prevailing market rate. The position reported by the port is relied upon.

- (iv). As stated earlier, the VPT has not included hire cost of usage of Harbour Mobile Cranes (HMC) in the upfront tariff calculation. The handling rate for usage of the HMC which is payable by the Importer/ Exporter/ vessel owner will be as per the rate notified by this Authority which has been excluded in the ceiling tariff proposed by the port. Even in Cochin Port Trust (COPT) and Mormugao Port Trust (MOPT), this Authority has allowed collection of hire charges prescribed in their respective Scale of Rates for HMC separately based on the proposal of the ports. Hence, the similar prescription proposed by the VPT is accepted.

(c). **Labour Cost:**

- (i). As per clause 3.5.7 of the Guidelines, labour deployment shall be as per the norms prescribed by the National Tribunal Award (NTA) as provided in Annex –VIII to the Guidelines and the unit rate will be the prevailing actual cost of labour for the quantum of the labour prescribed in the norms. The Guidelines also state that the prescribed norms and any other norms specifically given for a port shall be followed for calculation of labour cost.
- (ii). The port was requested to furnish the detailed working considered to arrive at labour cost and reasons for each of the deviations, if any. The VPT has stated that labour cost in respect of vessel using ship gear or shore cranes in respect of supply of labour gangs comprising of winch man, signal man and mazdoor as per National Tribunal Award (NTA) manning scale is considered. The rate applicable to the cargo handling workers is considered as the basis which is stated to be inclusive of Cargo Handling Division levy notified by this Authority. The existing SOR of VPT approved by this Authority prescribes levy of 150% of the time rate wages for all Cargo availing services of cargo handling worker from Cargo Handling Division including Thermal coal availing services of cargo handling worker for wagon unloading. The labour hire cost for stevedoring (and shore handling) operations have been provided by the port. The port has furnished per tonne cost at productivity level for each cargo. The rate is arrived at based on handling rate of several commodities which were handled at by the CHD and are based on productivity levels achieved by the Stevedores for the respective cargoes with the infrastructure available. Further, per tonne rate

arrived by VPT and considered in the upfront tariff calculation have been accepted by stevedores for all these years as reported by the VPT.

The Visakhapatnam Stevedores Association (VSA) has stated that the VPT has not considered the idle labour cost, idle equipment cost for various reasons including rainy seasons. The Stevedores need to incur heavy stevedore damage cost, accidents on board and on shore and payment of huge compensations in cases of injuries and fatal accidents etc. The above points made by VSA are not in line with clause 3.5.7 of the Guidelines which requires port to consider labour deployment as per the norms prescribed by NTA and the unit rate at the prevailing actual cost of labour. The VPT has categorically stated that labour cost considered by it is the average per tonne labour cost based on the advance bill raised by the port which is found to be equal to the final bill. The VPT has stated that it has checked with the few principal importers/exporters and the port is confident that the proposed upfront tariff rates are higher than what is being collected presently and many factors raised by the VSA has been taken care of.

As regards the point raised by VSA that piece rate wage that is being paid to VPT is not considered, the VPT has confirmed that the per tonne labour cost considered in its upfront tariff calculation includes piece rate wage component. The port has confirmed that both time and piece rate component are included in the labour cost. The port has strongly affirmed that per tonne labour cost considered by VPT is in order.

Based on the above clarification furnished by VPT and recognising that the VPT has confirmed that the labour cost is estimated following the norms as per the National Tribunal Award, the per tonne labour cost considered by VPT is relied upon and considered as estimated by the VPT.

- (iii). The Guidelines do not stipulate any norms towards deployment of one Tindal for Dry Bulk operations. It was understood during processing of stevedoring and shore handling proposal of KPT, that Tindal who is the leader of the Gang is a requirement. The VPT was requested to examine the issue in light of above and make necessary modification in the proposal. The VPT has stated that the posting or non-posting of Tindals or any other category is purely as per the manning scales advised by the Tribunal and the cost per tonne (which is collected as advance) is based on such a manning scale only. The point made by VPT is, therefore, accepted.
- (iv). As regards stevedoring operations for gearless vessels using HMC, the VPT has not estimated labour cost. As stated earlier, hire charge for HMC is proposed to be recovered separately as per rate prescribed in the Scale of Rates of VPT, which will cover labour cost.
- (v). The VSA has pointed out that they have to deploy private labour for sweeping of wharf and for other operations cost is incurred for deployment of private labour. The VSA has stated that 20% overheads is not comfortable to build up this cost. The upfront tariff guidelines prescribe norms for estimation of labour cost as per manning scales prescribed in NTA. The guidelines allow 20% of equipment and labour cost each towards operational overheads and administration overheads and the proposal filed by VPT in this regard is found to be in line with the norms prescribed in the guidelines. The guidelines do not allow consideration of separate labour cost for deployment of private labour for sweeping operations at wharf.

The VPT has stated that the CHD wages increase every quarter and there is an annual increase in the wages paid on account of annual increments given. Hence, VPT has viewed that factoring WPI increase will not be sufficient and the stevedores should be allowed to build an escalation clause giving due weightage to CHD labour cost hikes. As per the stevedoring guidelines, the upfront tariff approved will have validity of three years. Automatic Indexation in the upfront tariff at 60% of the WPI is allowed. This has been followed uniformly for all the Major Port Trusts where the final rates for stevedoring and shore handling operations are approved by this Authority. Apart from the above indexation in tariff, the stevedoring guidelines do

not permit escalation on account of annual increment in wages during validity of the prescribed rate.

- (d). Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads has been estimated by VPT at 20% of the equipment hire cost and labour cost, which is as per the stipulation contained in Clause 3.5.8 and 3.5.9 of the Guidelines. There were minor arithmetical errors in rounding off of the tariff which have been rectified while arriving at the upfront tariff in our calculation.
- (e). As stipulated in Clause 5 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, margin at 20% on the total operating cost has been considered by VPT to arrive at the upfront stevedoring tariff.
- (f). A working to arrive at the upfront stevedoring tariff for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by VPT and considered by us based on the various parameters discussed above is attached as **Annex - II(a), II(b) and II(c)**.

(vii). **Rates for the Shore handling Operations:**

- (a). As stipulated in Clause 4.5.2 of the Guidelines, the Operating cost for the Shore Handling Operations are grouped under following major heads, viz., Equipment hire cost, Labour cost, Operational Overheads and Administrative Overheads.
- (b). Equipment hire cost:
 - (i). Clauses 4.4.1 and 4.4.2 of the Guidelines list down the five different handling methods for shore handling operations of dry bulk cargo and four methods for handling break bulk cargo. As against the different methods for shore handling operations prescribed in the guidelines for dry bulk cargo and break bulk cargo, the VPT has proposed shore handling rates for the following methods:
 - 1. Shore handling operations for distance within Dock Area.
 - (i) For Dry Bulk Cargo (Import/Export) for Geared / Gearless Vessel.
 - (ii) For Break Bulk Cargo.
 - 2. Shore handling operations for distance Outside Dock Area.
 - (i) For Dry Bulk Cargo (Import/Export) for Geared / Gearless Vessel
 - 3. Shore handling operation for evacuation by Railways
 - (i) Distance with in Dock Area
 - (a) For Dry Bulk Cargo (Import/Export) for Geared / Gearless Vessel
 - (b) For Break Bulk Cargo.
 - (ii) Distance outside Dock Area
 - (a) For Dry Bulk Cargo (Import/Export) for Geared / Gearless Vessel

The port has confirmed that apart from the methods for shore handling operations considered by it, other methods prescribed in the guidelines are not applicable to Port. This position is relied upon.

- (ii). Whilst the definition of Stevedoring and Shore Handling Policy issued by the Government covers receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks amongst other activities mentioned therein, the Stevedoring and Shore handling Guidelines issued by the MOS and notified by this Authority do not prescribe any separate norms for loading/ unloading onto rakes for railway mode of evacuation. The VPT has arrived at shore handling rate for movement of dry bulk cargo by railways considering per tonne rate for loading/ unloading onto rakes to arrive at a Ceiling upfront tariff rate for shore handling operation for railway mode of evacuation.

For arriving at the upfront rate for railway evacuation of dry bulk cargo within dock area and outside dock area, the VPT has added ₹10/ tonne for dry bulk cargo viz. (i). fertilizer and raw material, (ii). Non-coking coal (thermal coal), (iii). Coking coal, (iv). Iron ore, Iron ore pellets, (v). Benotomite, Bauxite Copper concentrate led and zinc ore, (vi). Other ores and minerals, (vii). Limestone, dolomite, clinker, clay, sand and other similar dry bulk cargo, (viii). Salt, ₹15/ tonne for shredded scrap and Heavy Melting scrap, pig iron ingots and similar dry bulk cargo and ₹402/ tonne for thermal coal (export) towards rake loading/ unloading. The reasons for vast variation in the rate considered by VPT for thermal coal and other dry bulk cargo furnished by VPT has already been explained.

In the absence of any norms specified in the guidelines for loading/ unloading of cargo onto rakes and in view of this operation being carried out at VPT for shore handling operations by railway mode of evacuation, the rates for movement by railways capturing loading/ unloading onto rakes considered by VPT is relied upon.

- (iii). Clause 4.5.6 of the Guidelines stipulates that hire cost of Equipment to be taken on hire shall be estimated as per norms prescribed in Annex – IX and X of the Guidelines for dry bulk and break bulk cargo respectively.
- (iv). The VPT has not furnished cargo wise list of equipment deployment for Shore handling operation. The VPT has stated that the change in model and type of equipment deployed is as per the realistic handling at VPT and the same has been adopted in the proposal. The VPT has considered per tonne equipment hire charge in arriving at the upfront tariff. The port has confirmed that per tonne equipment cost considered by it is as on July 2016 as per budgetary offers received from existing handling agents and has furnished a copy of equipment hire cost communicated by its Mechanical and Electrical Department.

Clause 1.8 of the Guidelines allows TAMP to accept necessary adjustment in norms based on justification furnished by the port keeping in view the port specific conditions.

Clause 4.5.6. of the guidelines stipulates that the concerned port shall obtain the hire cost of equipment from the market for determination of the upfront tariff.

Relying on the clarification of the VPT that equipment deployment proposed by VPT is as per realistic handling at VPT and based on clarification of VPT on arriving at the per tonne equipment cost, the unit rate of hire charge of equipment considered by VPT is relied upon and considered in arriving at the upfront rate.

(c). Labour Cost:

Clause 4.5.7. of the Guidelines stipulates that the norm for estimating labour cost for shore handling operations at 5% and 10% of the equipment hire cost for dry bulk cargo and break bulk cargo respectively. The labour cost estimated by the VPT at 5% of the equipment hire cost for Dry Bulk Cargo and 10% of the equipment hire cost for Break bulk cargo is per the stipulation contained in Clause 4.5.7.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. There were minor arithmetical errors in rounding off of the tariff which has been rectified while arriving at the upfront tariff in our calculation.

- (d). Each of the Operational Overheads and Administrative Overheads have to be estimated at 20% of the equipment hire cost and labour cost, as per the stipulation contained in Clause 4.5.8 and 4.5.9 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines for shore handling operations. The VPT has correctly estimated the Operational Overheads and Administrative Overheads.
- (e). As stipulated in Clause 5 of the guidelines margin at 20% on the total operating cost has been considered by VPT to arrive at the upfront shore handling tariff.

- (f). The cost statements for determination of the upfront tariff for shore handling operations for dry bulk cargo and break bulk cargo as furnished by VPT and considered by us, based on the various parameters discussed above are attached as **Annex - III(a), III(b), III(c), III(d) and III(e)**.
- (viii). The VPT has stated that the lease rental which is payable to the port are to be paid directly to the port and are not included in the upfront tariff, further, wharfage, storage charges and other miscellaneous charges will be continued to be levied by the port as per the prevailing Scale of Rates and therefore not included in the proposed upfront tariff. The above position is in line with clause 4.5.4. of the guidelines.
- (ix). Based on the above analysis and taking into consideration the submissions made by the VPT and recognising that the proposal is filed by VPT with the approval of the VPT Board, the upfront Stevedoring and Shore Handling Charges for dry bulk cargo and Break bulk cargo is approved as proposed by the Port in its proposal except for minor arithmetical corrections and prescription of separate rate for foreign and coastal cargo to comply with the coastal concession policy of the Government as brought out in the subsequent paragraph.
- (x). As per clause 7.1 of the Guidelines, the operator is entitled for 100% WPI indexation in tariff instead of 60% WPI indexation on achievement of Performance Standards as prescribed in the Berthing Policy issued by the Ministry of Shipping vide letter no.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16.06.2016 for dry bulk cargo. The port was, therefore, requested to confirm that the proposed Performance Standards are based on the berthing policy issued by MOS dated 16.06.2016 as required in the said guidelines. If not, the port was requested to consider to propose Performance Standards for dry bulk cargo as per the Berthing Policy as provided in the clause 7.1. of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines. The VPT has stated that the performance norms worked out by VPT based on the formulae provided by M/s.Boston Consulting Group (BCG) is impractical and not achievable by the port. Therefore, VPT has proposed performance standards based on average achievements during 2015-16 at the port plus 15% initially so as to retain the existing cargo and avoid diversion to neighboring ports. The port has stated that norms thus fixed will be raised progressively depending upon improvement in market potential, cargo volumes and ease in market uncertainties. The performance standards are also approved by Board of Trustees of VPT. The Performance Standards proposed by VPT and our analysis thereon are given below:
- (a). Performance Standards proposed by VPT for Dry Bulk Cargo for 100% indexation of Ceiling Tariff.
- (i). Clause 7.1 of the Guidelines stipulates that the Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo for 100% indexation in tariff.
- (ii). The Performance Standards proposed by VPT for Dry Bulk Cargo for 100% indexation is only at par with the performance standards considered by the port for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

Since Clause 7.1 of the Guidelines stipulates that the Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT (pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo for 100% indexation in tariff, a note is prescribed stating that the Performance Standards for dry bulk cargo shall be as per the Berthing Policy issued by the MOS. This Authority has approved Performance Standards apart from penalty/ disincentive scheme following the Berthing Policy announced by the MOS for other Major Ports viz. Jawaharlal Nehru Port Trust (JNPT), Kolkata Port Trust (KOPT), Cochin Port Trust (COPT) and New Mangalore Port Trust (NMPT) based on the proposals filed by each of these ports. No proposal in this regard is received from VPT. The VPT is advised to file a separate proposal for performance standards for dry bulk cargo under the Berthing Policy issued by the MOS within one month from the date of notification of the Order in the Gazette.

(b). Performance Standards proposed by VPT for Break Bulk cargo:

- (i). As per clause 7.1 of the guidelines, Performance Standard for cargo other than Dry Bulk cargo shall be proposed by respective port for 100% indexation in SOR.
- (ii). The VPT has proposed Performance standards for five break bulk cargo as given below:

Group	Break Bulk	Proposed Performance Standards Ship Berth Day Output
(IPA)		(in tonnes)
1.	Food Grains, Fertilisers and maize in Bags	1956
2.	Steel (Exp & Imp)	4420
3.	Timber Logs	1928
4.	Granite (Exp)	2054
5.	Gen. Cargo (Exp/Imp)	915

It is seen that the performance standards proposed by the VPT are on per day output basis. Since the productivity considered is on per shift basis, the Performance standards proposed by the VPT are also considered at par with the productivity level considered by it on per shift basis.

The VPT has not proposed performance standard for few cargo items namely bagged cargo, Jumbo Bags, Iron and Steel coils and slabs, Iron and steel - Pipes, tubes, plates, Timber Log Soft and Project Cargo.

For break bulk cargo, the guidelines stipulate that the Performance Standards prescribed by the respective ports, will be applicable. Though the Guidelines give flexibility to port to propose performance standard for break bulk cargo for 100%, WPI indexation, it is not unreasonable to assume that the performance standard will be at par with the productivity level considered for arrived at the upfront tariff. That being so, for the above mentioned cargo items, the performance standard proposed by VPT is prescribed at par with the performance standard proposed by VPT for arriving at the stevedoring and shore handling tariff.

The VPT has proposed Performance Standards for Steel (Export) and General Cargo for which port has not sought upfront tariff. Hence Performance Standards for these two cargo items are not prescribed.

- (xi). The Visakhapatnam Stevedores Association (VSA) has stated that VPT is operating at a most competitive tariff and the proposed tariff should be realistic. The VPT has responded that the proposed tariff is for end to end service and all likely cost have been captured. The VPT has also stated that if the stevedores are required to charge more than the proposed rate for cargo and if increase is required in any cargo items, trade may come to port with proper justification. The VPT has categorically stated that the contention of VSA is taken care by the VPT while proposing the upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operation.
- (xii). (a). While approving ad-hoc tariff, this Authority has approved terms and conditions commonly for all Major Port Trusts. The VPT has proposed to define the term 'Tariff' means ceiling tariff. The note that Tariff notified is a ceiling tariff is already proposed by VPT under the General conditions which is approved while according adhoc approval. Hence, the definition of the term "Tariff" is not found necessary.
- (b). The VPT has proposed to define the term "Board" means Board of Trustees of Visakhapatnam Port Trust. The definition of "Board" is governed by the Major Port Trusts Act, 1963 and hence need not be prescribed in the upfront Scale of Rates for Stevedoring and Shore Handling operations.

- (c). The definitions of other relevant terms prescribed by this Authority while approving adhoc upfront tariff schedule for Stevedoring and Shore Handling at VPT are prescribed in the upfront tariff schedule while approving the final rates.
- (xiii). The VPT has proposed some notes under the General Terms and Conditions, which are discussed hereunder:
- (a). The VPT has proposed a note below the schedule of upfront tariff of Stevedoring and Shore handling for distance outside the dock area stating that if the stacking distance is more than 5 km from the berth, 10% addition over the ceiling tariff prescribed in the schedule will be applicable.
- The VPT has stated that in respect of certain cargo such as Fertilizers, Fertilizer raw material etc., where cargo needs to be transported to more than 5 kms, an additional 10% over the applicable rate for has been considered by the VPT since additional transportation cost is incurred for longer distance for movement of cargo outside the dock area. Citing the stevedore charges more for the longer distance, the port has felt that 10% hike over the applicable rate is reasonable. This position is relied upon. Based on the above clarification of the VPT, the proposed note is approved.
- (b). The note (i) proposed by the VPT under General Terms & conditions states that the tariff notified is for a period of three years. Since the licence to be issued by VPT to Stevedoring and Shore Handling Agents may be at different point of time prescription of such a note in Scale of Rates is not required. The validity of the Scale of Rates will be for period of 3 years from the date they come into effect.
- (c). The VPT has proposed a note that Wharfage, storage charges and other miscellaneous charges shall continue to be levied by the port as per the prevailing scale of rates. This is in line with stevedoring and shore handling guidelines and hence incorporated in the SOR. The port has proposed one more note stating that Services for other miscellaneous activities and also the handling charges for handling specific cargoes when port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall be continued to be carried out by Port as per TAMP notified SOR and continue to be levied by the port as per prevailing Scale of Rates, the proposed note is approved.
- (d). Other general terms and conditions prescribed in the ad-hoc upfront tariff approved by this Authority in the Order dated 8 February 2017 is continued to be prescribed in the final upfront tariff schedule as well, as they are found relevant.
- (e). Under the schedule of rate for stevedoring operations by gearless vessel using 100T HMC, the port has proposed a note that hire charges as per notified Scale of Rates to be paid by the Importer / Exporter / Vessel Owner as per the actuals. The proposed note is approved with slight modification to state that hire charges for hire of HMC shall be payable as per rates prescribed in the Scale of Rates notified by this Authority by the Importer / Exporter / Vessel Owner.
- (f). Under the schedule of rates relating to railway evacuation of cargo, the VPT has proposed a note that the rates prescribed are exclusive of land license fee payable to C & F agents by the principals as per SOR approved by TAMP. The proposed note is approved.
- (xiv). As per Clause 2.10 of the Guidelines, tariff caps will be indexed annually to the inflation to the extent of 60% variation in Wholesale Price Indexed (WPI) announced by the Government of India occurring between 1 January and 31 December of the relevant year and the adjusted indexed SOR will come into force from 1 April of the relevant year to 31 March of the following year. Since the proposal of VPT was received in fag end of the calendar year 2016, the base year for WPI escalation is prescribed as 01 January 2017. Accordingly, a suitable note is prescribed in the upfront tariff schedule for Stevedoring and Shore Handling operations.
- (xv). Clause 2.8 of the Guidelines states that Major Port Trusts should comply with the policy direction set out by the Government from time to time like coastal cargo/ containers etc. One of the policy

directions issued by the (then) Ministry of Shipping, Road and Transport and Highways (MSRTH) relates to concessional rate for coastal vessel and coastal cargo. As per para 3 (iii) and 5(2.2) of Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 07 January 2005 passed by this Authority based on the said policy direction of the MSRTH, concessional tariff need to be prescribed for cargo handling charges at 60% of the rate for foreign for all the relevant handling charges i.e. ship-shore transfer and transfer from quay to storage yard including wharfage except thermal coal, POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets which are not eligible for Coastal Concession. The policy direction issued by the (then) MSRTH is uniformly applied at all the Major Ports and Private Terminal Operators governed under 2005, 2008 and 2013 guidelines while setting their tariff.

The VPT in its initial proposal had not proposed separate concessional rate for coastal cargo. On being pointed out, the VPT has stated that the matter for prescription of separate rate for foreign cargo and coastal cargo will be examined in due course. The port has not furnished separate rate for foreign and coastal cargo as per the coastal concession policy of the Ministry of Shipping till finalisation of this case.

In view of Clause 2.8. of the guidelines and also recognising that the Coastal concession policy issued by the Government stipulates grant of coastal concession on charges prescribed for eligible cargo for ship-shore transfer and transfer from quay to yard and since the activities involved under the stevedoring and shore handling operations also include these activities, this Authority is bound to comply with the coastal concession policy while approving upfront tariff for supply & service of equipment in hatches on-board ship for discharging cargo and shore handling operations. The VPT has not furnished the share of foreign cargo and coastal cargo for the Stevedoring and Shore handling operations despite specific request. That being so, the ratio of foreign and coastal cargo at VPT has been taken out from the Administration Report of VPT for the year 2015-16 at 90:10 in respect of dry bulk cargo and 93 : 7 for break bulk cargo. Thus, based on the said ratios, the financial impact of coastal concession has been captured in the proposed foreign rate for Stevedoring and Shore handling operation for supply & service of equipment in hatches on-board ship and for shore handling operations, to fall in line with the coastal concession policy of the MOS for cargo eligible for coastal concession.

It is relevant to state that in view of submission made by Mormugao Port Trust (MOPT) while processing its proposal for fixation of upfront tariff for Stevedoring and Shore handling that coastal concession policy should not be applicable for this exercise and in view of similar request from few other Major Port Trusts, this Authority has requested the Ministry of Shipping (MOS) in January 2017 to examine whether the policy direction for prescription of concessional rate for eligible coastal cargo need to be applied while fixing tariff under the stevedoring and shore handling operations. The response of MOS is awaited. If the response of the MOS to be received on the matter referred to the MOS is different from the approval accorded based on proposal of the KOPT, a suitable amendment may be issued at that point of time.

As regards, non coking coal (Thermal Coal), iron ore and iron ore pellets which are not eligible for coastal concession as per the coastal concession policy of the Government, the VPT has not proposed tariff for both foreign and coastal cargo. That being so, the cost statement furnished by VPT as well as the SOR are corrected by prescription of uniform rate for this cargo item for foreign and coastal category in tandem with the coastal concession policy of the MOS.

- (xvi). (a). Clause 2.11. of the Guidelines states that before commencement of the stevedoring and or the shore handling operations, the operator will approach this Authority for notification of the Scale of Rates containing the ceiling rates of the stevedoring and or the shore handling charges and performance standards as required under Section 48 of the Major Port Trust Act, 1963. As per Clause 2.3 of the Stevedoring and Shore Handling Guidelines, once the upfront tariff caps are set out for stevedoring and shore handling operations of various commodities for a port, it will be applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms and will be valid for a period of three years.
- (b). It is relevant in the above context to state that this Authority in consultation with all the Major Port Trusts had already, with reference to regulation of rates for provision of services by person authorised under Section 42 of the Major Port Trusts Act, 1963, decided that regulation of tariff can be done for the port as a whole without reference to individual service providers. Accordingly, this Authority had decided that ceiling tariff will be prescribed for a particular

port and the port trust concerned will ensure their application to authorised service provider by making it a condition of authorisation in terms of Section 42(3) of the Major Port Trusts Act, 1963, while issuing the license. The said decision of this Authority was communicated to all the Major Ports and MOS vide letter No.TAMP/47/2000-MBPT dated 06 May 2002.

In view of the above position and keeping in view Clause 2.3. of the Guidelines, this Authority advises the port to apply the ceiling rates approved to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years.

- (xvii). (a). As per clause 2.7 of the Guidelines, the upfront tariff approved by this Authority are ceiling levels; rebates and discounts are floor levels. The authorised individual stevedoring and shore handling operator may exercise the flexibility to charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
- (b). As per clause 2.9 of the Guidelines, the authorised individual stevedoring and shore handling operator shall charge only for services provided by them. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.
- (xviii). This Authority while approving upfront tariff for Stevedoring and Shore handling operations on adhoc basis vide Order No.TAMP/84/2016-VPT dated 08 February 2017 has stated that the final rates to be approved by this Authority will have prospective effect. Accordingly, the final rates approved by this Authority in this Order will come into effect prospectively after expiry of 30 days from the date of notification of the Order in the Gazette as per the general approach followed by this Authority and shall remain valid for a period of 3 years from the date they come into effect. As stated in the interim Order dated 08 February 2017, the interim rates adopted in an adhoc basis will be recognized as such. There will not be any question of refund/ recovery, if any, in case of variation between the adhoc rates and final rates as held by this Authority in the interim Order dated 08 February 2017.
- (xix). **If any error apparent on the face of record considered or for any other justifiable reasons, the VPT may approach this Authority for review giving adequate justification / reasoning within 30 days of notification of the Order in the Gazette of India. If port users / user association have any issue they may approach the port.**

17.1. In the result, and for the reasons give above, and based on collective application of mind, this Authority approves the schedule of Upfront Stevedoring and Shore Handling Charges alongwith the Performance Standards for the VPT attached as **Annex - IV** and **V** respectively.

17.2. The ceiling rates approved are to be applied to the authorised individual stevedoring and shore handling operator, by making it as a condition of authorization, while issuing licenses, for a period of 3 years. The approval accorded shall automatically lapse thereafter unless specifically extended by this Authority. The port is advised to take necessary action for implementation of the upfront tariff for Stevedoring and Shore Handling operations along with Performance Standards.

17.3. As stipulated in Clause 2.4. of the Guidelines, the upfront tariff and performance standards notified by this Authority will be mentioned in the agreement in respect of the operator.

17.4. The indexation of upfront Stevedoring and Shore Handling Charges as provided in Clause 2.10 of the Guidelines is to be read with Clause 7 of the Guidelines. If the Operator does not achieve the prescribed performance standards as per **Annex - V** in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation and the operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed in Clause 2.10 of the Guidelines.

17.5. As stipulated in Clause 8.1. of the Guidelines, the operator shall furnish to the VPT and to this Authority, annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by this Authority shall also be furnished to them from time to time.

17.6. As stipulated in Clause 8.2. of the Guidelines, this Authority shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, this Authority shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/information

in question and the likely adverse impact on their revenue/operation of upon publication decision of this Authority in this regard would be final.

- 17.7. (a). As stipulated in Clause 9.1. of the Guidelines, the performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the Operator. These performance norms shall be incorporated in the agreement in respect of the operator.
- (b). As stipulated in Clause 9.2. of the Guidelines, the performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the VPT and this Authority on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.

17.8. As stipulated in Clause 10 of the Guidelines, in the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by this Authority, he may prefer a representation to this Authority which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the VPT. The VPT will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.

T.S. BALASUBRAMANIAN, Member (Finance)
[ADVT-III/4/Exty./64/18]

Annex - I

VISAKHAPATNAM PORT TRUST

Comparative position of the productivity norms prescribed in the Stevedoring and Shore handling guidelines, actual productivity level achieved by VPT in the year 2015-16, 2015-16 productivity +15% considered by VPT, productivity level considered by VPT on per shift basis and justification for deviation from the prescribed norms furnished by VPT.

Stevedoring operations - Productivity norms

Sr. No.	Commodity group	Productivity norms as per Guidelines			Average Productivity level achieved by VPT for the year 2015-16 (output per day in tonnes)	Average Productivity considered by VPT at 15% over 2015-16 actual productivity (output per day in tonnes)	Productivity Norms as Proposed by VPT (Per Shift)	Deviation (Yes/No)	Justification for deviation, if any, as explained by VPT
		Norms in tonnes per Hook per Shift	Average No of Hooks per Shift	Productivity in tonnes Per Shift Per Day					
1	2	3	4	5=3*4	6	7	8=7/3 shift/day	9	10
1	Dry bulk								
1	Finished Fertilizers	900	3	2700	6355	7512	2504	Yes	1. The cargo volumes at VPT has been declining during the past 5-6 years. The main reason for diversion of cargo to neighbouring ports is cost and volatility of the economy. 2. The berth at VPT are increasingly being underutilised. 3. A realistic productivity norms has been adopted based on average achievement during 2015-2016 at the port plus 15%.
2	Fertilizer - Raw Material	810	3	2430	5056	5815	1938	Yes	
3	Food Grains	660	3	1980	3331	3831	1277	Yes	
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	1000	4	4000	11052	12710	4237	No	
5	Coking Coal	900	4	3600	7935	9125	3042	Yes	
6	Iron Ore and Iron Ore Pellets	1460	4	5840	9673	11124	3708	Yes	
7	Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate Led & Zinc Ore	1460	4	5840	9673	11124	3708	Yes	
8	Shredded Scrap	700	3	2100	2746	3158	1053	Yes	
9	Heavy Melting Scrap	360	3	1080	0	0	1080	No	
10	Other Ores and Minerals	870	3	2610	6496	7471	2490	Yes	
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	1080	3	3240	6218	7150	2383	Yes	
12	Salt	1000	4	4000	0	0	4000	No	
13	Pig Iron ingots and similar dry bulk cargo*	1120	3	3360	9720	11178	3726	No	

14	Thermal Coal (Export)	1000	4	4000	11052	12710	4237	No	The VPT has considered the productivity higher than the productivity norms Prescribed in the Guideline for all break bulk cargo items based on the productivity achieved by the port in the year 2015-16 plus 15%
II	Break Bulk								
1	Bagged cargo	300		300	1701	1956	652	No	
2	Jumbo Bags	560		560	0	0	1400	No	
3	Iron and steel- coils and slabs	1360		1360	3843	4420	1473	No	
4	Iron and steel- pipes, tubes, plates	280		280	0	0	700	No	
5	Timber logs-Soft	320		320	0	0	800	No	
6	Timber logs-Hard	480		480	1676	1928	643	No	
7	Granites and Marbles, Alumina ingots*	500		500	1786	2054	685	No	
8	Project Cargo	The Cargo are Homogeneous and they come in different size , shape and weight. Hence no productivity norm prescribed. The tariff to be prescribed in the best productivity achieved by any of the ports in handling such cargo.		Nil	0	0	400	No	
9	Machinery and Machinery Parts			Nil	796	915	305	No	

*The nomenclature of cargo under sl No 13 above under dry bulk cargo and sl No 7 under break bulk cargo is based on the VPT letter dated 7.12.2017.

Annex-II(a)

DRY BULK (IMPORT-EXPORT) CARGO-GEARED VESSEL
UPFRONT CEILING TARIFF FOR STEVEDORING OPERATIONS AT VPT
 Working to arrive at upfront tariff for STEVEDORING OPERATION at VPT as furnished by VPT and considered by TAMP
DRY BULK CARGO (IMPORT/EXPORT) FOR GEARED VESSEL

(In Rs per tonne)															
Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by VPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff considered by VPT	Ceiling Tariff Modified and considered by TAMP Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff arrived by TAMP considering coastal concession policy Rs/Tonne	
				Equipment hire Cost in Rs. Per MT	Labour cost in Rs/MT	Total Equip-ment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost						
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	Foreign 15	Coastal 16
1	Finished Fertilizers	2700	2504	11.14	26.09	37.23	7.45	7.45	52.13	10.43	62.56	62.55	62.56	65.17	39.10
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	1938	14.39	26.09	40.48	8.10	8.1	56.68	11.34	68.02	68.01	68.02	70.85	42.51
3	Food Grains	1980	1277	21.85	26.09	47.94	9.59	9.59	67.12	13.42	80.54	80.54	80.54	83.90	50.34
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4237	8.78	21.74	30.52	6.10	6.1	42.72	8.54	51.26	51.27	51.26	51.26	51.26
5	Coking Coal	3600	3042	12.23	21.74	33.97	6.79	6.79	47.55	9.51	57.06	57.07	57.06	59.44	35.66
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	3708	10.03	26.09	36.12	7.22	7.22	50.56	10.11	60.67	60.69	60.67	60.67	60.67
7	Benotnite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	5840	3708	10.03	26.09	36.12	7.22	7.22	50.56	10.11	60.67	60.69	60.67	63.20	37.92
8	Shredded Scrap	2100	1053	26.50	26.09	52.59	10.52	10.52	73.63	14.73	88.36	88.36	88.36	92.04	55.23
9	Heavy Melting Scrap	1080	1080	25.83	26.09	51.92	10.38	10.38	72.68	14.54	87.22	87.23	87.22	90.85	54.51
10	Other Ores and Minerals	2610	2490	11.20	26.09	37.29	7.46	7.46	52.21	10.44	62.65	62.65	62.65	65.26	39.16
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand	3240	2383	11.71	26.09	37.80	7.56	7.56	52.92	10.58	63.5	63.5	63.50	66.15	39.69

	and other similar Dry Bulk cargo														
12	Salt	4000	4000	9.30	26.09	35.39	7.08	7.08	49.55	9.91	59.46	59.46	59.46	61.94	37.16
13	Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	3360	3726	7.49	26.09	33.58	6.72	6.72	47.02	9.4	56.42	56.41	56.42	58.77	35.26
14	Thermal Coal (export)	4000	4237	8.78	21.74	30.52	6.10	6.10	42.72	8.54	51.26	56.75	51.26	51.26	51.26

Annex-II(b)

BREAK BULK CARGO (GEARED VESSEL)

UPFRONT CEILING TARIFF FOR STEVEDORING OPERATIONS AT VPT

Working to arrive at upfront tariff for STEVEDORING OPERATION at VPT as furnished by VPT and considered by TAMP

BREAK BULK CARGO (GEARED VESSEL)

(In Rs per tonne)

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standard s per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by VPT per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff considered by VPT	Ceiling Tariff considered by TAMP Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff arrived by TAMP considering coastal concession policy Rs/Tonne	
				Equipment hire Cost in Rs. Per MT	Labour cost in Rs/MT	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost						
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	Foreign 15	Coastal 16
1	Bagged cargo	300	652	0.00	52.17	52.17	10.43	10.43	73.03	14.61	87.64	87.65	87.64	90.16	54.10
2	Jumbo Bags	560	1400	11.61	100.06	111.67	22.33	22.33	156.33	31.27	187.60	187.60	187.60	193.00	115.80
3	Iron and steel-coils and slabs	1360	1473	13.57	52.17	65.74	13.15	13.15	92.04	18.41	110.45	110.45	110.45	113.63	68.18
4	Iron and steel-pipes, tubes, plates	280	700	28.57	52.17	80.74	16.15	16.15	113.04	22.61	135.65	135.65	135.65	139.56	83.73
5	Timber logs-Soft	320	800	35.00	13.04	48.04	9.61	9.61	67.26	13.45	80.71	80.71	80.71	83.03	49.82
6	Timber logs-Hard	480	643	43.57	8.70	52.27	10.45	10.45	73.17	14.63	87.80	87.81	87.80	90.33	54.20
7	Granites and Marbles,Aluminum ingots	500	685	23.37	43.48	66.85	13.37	13.37	93.59	18.72	112.31	112.31	112.31	115.55	69.33
8	Project Cargo	-	400	0.00	100.06	100.06	20.01	20.01	140.08	28.02	168.10	168.10	168.10	172.94	103.77
9	Machinery and Machinery Parts	-	305	0.00	100.06	100.06	20.01	20.01	140.08	28.02	168.10	168.10	168.10	172.94	103.77

Annex-II(c)

DRY BULK CARGO (IMPORT/EXPORT) FOR GEARLESS VESSEL USING HMC 1 NO.

UPFRONT CEILING TARIFF FOR STEVEDORING OPERATIONS AT VPT

Working to arrive at upfront tariff for STEVEDORING OPERATION at VPT as furnished by VPT and considered by TAMP

DRY BULK CARGO (IMPORT/EXPORT) FOR GEARLESS VESSEL USING HMC 1 NO.

(In Rs per tonne)

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standard s per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by VPT per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff considered by VPT	Ceiling Tariff considered by TAMP Per tonne rate (in Rs.)	Upfront tariff arrived by TAMP considering coastal concession policy Rs/Tonne	
				Equipment hire Cost in Rs. Per MT	Labour cost in Rs/MT	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost						
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	Foreign 15	Coastal 16
1	Finished Fertilizers	2700	2504	3.71	0.00	3.71	0.74	0.74	5.19	1.04	6.23	6.24	6.23	6.49	3.89
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	1938	4.80	0.00	4.80	0.96	0.96	6.72	1.34	8.06	8.06	8.06	8.40	5.04
3	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4237	2.20	0.00	2.20	0.44	0.44	3.08	0.62	3.70	3.69	3.70	3.70	3.70
4	Coking Coal	3600	3042	3.06	0.00	3.06	0.61	0.61	4.28	0.86	5.14	5.14	5.14	5.35	3.21
5	Iron Ore, Iron Ore Pellets,	5840	3708	2.51	0.00	2.51	0.5	0.5	3.51	0.7	4.21	4.21	4.21	4.21	4.21
6	Benotomite, Bauxite, Copper, Concentrate,	5840	3708	2.51	0.00	2.51	0.5	0.5	3.51	0.7	4.21	4.21	4.21	4.39	2.63

	Led and Zinc, Ore														
7	Shredded Scrap	2100	1053	8.83	0.00	8.83	1.77	1.77	12.37	2.47	14.84	14.84	14.84	15.46	9.28
8	Heavy Melting Scrap	1080	1080	8.61	0.00	8.61	1.72	1.72	12.05	2.41	14.46	14.47	14.46	15.06	9.04
9	Other Ores and Minerals	2610	2490	3.73	0.00	3.73	0.75	0.75	5.23	1.05	6.28	6.25	6.28	6.54	3.93
10	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	2383	3.90	0.00	3.90	0.78	0.78	5.46	1.09	6.55	6.56	6.55	6.82	4.09
11	Salt	4000	4000	2.33	0.00	2.33	0.47	0.47	3.27	0.65	3.92	3.91	3.92	4.08	2.45
12	Thermal Coal (export)	4000	4237	2.20	0.00	2.20	0.44	0.44	3.08	0.62	3.70	3.72	3.70	3.70	3.70
	HMC hire charges as per notified Scale Of Rates to be paid by the Importer/Exporter/Vessel Owner.														

Annex-III(a)

**DRY BULK CARGO (IMPORT/EXPORT) FOR GEARED / GEARLESS VESSEL
UPFRONT TARIFF FOR SHORE HANDLING OPERATIONS AT VPT FOR DISTANCE WITHIN DOCK AREA
DRY BULK CARGO (IMPORT/EXPORT) FOR GEARED / GEARLESS VESSEL**

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standard s per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by VPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff arrived and rate proposed by VPT	Modified Ceiling Tariff arrived by TAMP	Upfront tariff arrived by TAMP considering coastal concession policy	
				Equipment hire Cost in Rs. Per MT	Labour cost @ 5 %	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20 %	Administrative overheads @ 20 %	Total Cost						
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	Foreign 15	Coastal 16
1	Finished Fertilizers	2700	2504	32.95	1.65	34.60	6.92	6.92	48.44	9.69	58.13	58.12	58.13	60.55	36.33
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	1938	42.56	2.13	44.69	8.94	8.94	62.568	12.51	75.08	75.08	75.08	78.21	46.92
3	Food Grains	1980	1277	64.60	3.23	67.83	13.57	13.57	94.97	18.99	113.96	113.96	113.96	118.71	71.23
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4237	32.57	1.63	34.20	6.84	6.84	47.8785	9.58	57.46	57.46	57.46	57.46	57.46
5	Coking Coal	3600	3042	45.37	2.27	47.64	9.53	9.53	66.70	13.34	80.04	80.03	80.04	83.37	50.02
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets	5840	3708	41.26	2.06	43.32	8.66	8.66	60.64	12.13	72.77	72.79	72.77	72.77	72.77
7	Benotomite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	5840	3708	41.26	2.06	43.32	8.66	8.66	60.64	12.13	72.77	72.79	72.77	75.81	45.48
8	Shredded Scrap	2100	1053	114.00	5.70	119.70	23.94	23.94	167.58	33.52	201.10	201.09	201.10	209.48	125.69
9	Heavy Melting Scrap	1080	1080	47.22	2.36	49.58	9.92	9.92	69.421	13.88	83.30	83.30	83.30	86.77	52.06
10	Other Ores and Minerals	2610	2490	33.13	1.66	34.79	6.96	6.96	48.7065	9.74	58.45	58.44	58.45	60.88	36.53
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	2383	57.90	2.90	60.80	12.16	12.16	85.115	17.02	102.14	102.14	102.14	106.39	63.83
12	Salt	4000	4000	34.50	1.73	36.23	7.25	7.25	50.725	10.15	60.88	60.86	60.88	63.41	38.05
13	Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	3600	3726	37.04	1.85	38.89	7.78	7.78	54.452	10.89	65.34	65.33	65.34	68.06	40.84
14	Thermal Coal (Export)	4000	4237	32.57	1.63	34.20	6.84	6.84	47.8785	9.58	57.46	57.46	57.46	57.46	57.46

Annex-III(b)

BREAK BULK CARGO - WITHIN DOCK AREA
UPFRONT CEILING TARIFF FOR SHORE HANDLING OPERATIONS AT VPT WITHIN DOCK AREA
BREAK BULK CARGO

(In Rs per tonne)

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by VPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff arrived and rate proposed by VPT	Modified Ceiling Tariff arrived by TAMP	Upfront tariff arrived by TAMP considering coastal concession policy	
				Equipment hire Cost in Rs. Per MT	Labour cost @ 10%	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost						
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	Foreign 15	Coastal 16
1	Bagged cargo	300	652	27.61	2.76	30.37	6.07	6.07	42.51	8.50	51.01	51.02	51.01	52.48	31.49
2	Jumbo Bags	560	1400	19.29	1.93	21.22	4.24	4.24	29.70	5.94	35.64	35.64	35.64	36.67	22.00
3	Iron and steel-coils and slabs	1360	1473	46.83	4.68	51.51	10.30	10.30	72.11	14.42	86.53	86.55	86.53	89.03	53.42
4	Iron and steel-pipes, tubes, plates	280	700	82.71	8.27	90.98	18.20	18.20	127.38	25.48	152.86	152.86	152.86	157.26	94.36
5	Timber logs-Soft	320	800	173.00	17.30	190.30	38.06	38.06	266.42	53.28	319.70	319.70	319.70	328.91	197.35
6	Timber logs-Hard	480	643	215.35	21.54	236.89	47.38	47.38	331.65	66.33	397.98	397.97	397.98	409.44	245.66
7	Granites and Marbles, Aluminium ingots	500	685	152.09	15.21	167.30	33.46	33.46	234.22	46.84	281.06	281.05	281.06	289.16	173.49

Annex-III (c)

DRY BULK CARGO - OUTSIDE DOCK AREA
UPFRONT CEILING TARIFF FOR SHORE HANDLING OPERATIONS AT VPT FOR DISTANCE OUTSIDE DOCK AREA
DRY BULK CARGO (IMPORT/EXPORT) FOR GEARED / GEARLESS VESSEL

(In Rs per tonne)

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by VPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Ceiling Tariff arrived and rate proposed by VPT	Modified Ceiling Tariff arrived by TAMP	Upfront tariff arrived by TAMP considering coastal concession policy	
				Equipment hire Cost in Rs. Per MT	Labour cost @ 5%	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%	Total Cost						
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	Foreign 15	Coastal 16
1	Finished Fertilizers	2700	2504	42.53	2.13	44.66	8.93	8.93	62.52	12.50	75.02	75.03	75.02	78.14	46.89
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	1938	54.94	2.75	57.69	11.54	11.54	80.77	16.15	96.92	96.92	96.92	100.96	60.57
3	Food Grains	1980	1277	83.40	4.17	87.57	17.51	17.51	122.59	24.52	147.11	147.12	147.11	153.24	91.94
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4237	39.65	1.98	41.63	8.33	8.33	58.29	11.66	69.95	69.95	69.95	69.95	69.95
5	Coking Coal	3600	3042	55.23	2.76	57.99	11.60	11.60	81.19	16.24	97.43	97.43	97.43	101.49	60.89
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets	5840	3708	52.59	2.63	55.22	11.04	11.04	77.30	15.46	92.76	92.77	92.76	92.76	92.76
7	Benotonic, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	5840	3708	52.59	2.63	55.22	11.04	11.04	77.30	15.46	92.76	92.77	92.76	96.62	57.97
8	Shredded Scrap	2100	1053	131.10	6.56	137.66	27.53	27.53	192.72	38.54	231.26	231.25	231.26	240.89	144.53
9	Heavy Melting Scrap	1080	1080	63.89	3.19	67.08	13.42	13.42	93.92	18.78	112.70	112.7	112.70	117.40	70.44
10	Other Ores and	2610	2490	42.77	2.14	44.91	8.98	8.98	62.87	12.57	75.44	75.44	75.44	78.58	47.15

11	Minerals Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	2383	70.49	3.52	74.01	14.80	14.80	103.61	20.72	124.33	124.34	124.33	129.52	77.71
12	Salt	4000	4000	42.00	2.10	44.10	8.82	8.82	61.74	12.35	74.09	74.09	74.09	77.18	46.31
13	Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	3360	3726	45.09	2.25	47.34	9.47	9.47	66.28	13.26	79.54	79.54	79.54	82.86	49.72
14	Thermal Coal (Export)	4000	4237	39.65	1.98	41.63	8.33	8.33	58.29	11.66	69.95	69.95	69.95	69.95	69.95

RAILWAY - Annex-III (d)

DRY BULK CARGO (IMPORT/EXPORT) FOR GEARED / GEARLESS VESSEL - WITHIN DOCK AREA
UPFRONT TARIFF FOR SHORE HANDLING OPERATIONS AT VPT FOR DISTANCE WITHIN DOCK AREA
Workings to arrive at upfront tariff for Shore handling operations at VPT as furnished by VPT and considered by TAMP
DRY BULK CARGO (IMPORT/EXPORT) FOR GEARED / GEARLESS VESSEL

(In Rs per tonne)

Sr. No	Cargo Group	Productivity Standards per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by VPT per shift(in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Rake Loading / unloading charges	Ceiling Tariff arrived and rate proposed by VPT	Modified Ceiling Tariff arrived by TAMP after considering rake loading/unloading as done by VPT	Upfront tariff arrived by TAMP considering coastal concession policy	
				Equipment hire Cost in Rs. Per MT	Labour cost @ 5%	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative over hears @ 20%								Total Cost	
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13 = (12 / 4)	14	15	16=(13+14)	Foreign 17	Coastal 18
1	Finished Fertilizers	2700	2504	32.95	1.65	34.60	6.92	6.92	48.44	9.69	58.13	58.13	0.00	58.12	58.13	60.55	36.33
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	1938	42.56	2.13	44.69	8.94	8.94	62.57	12.51	75.08	75.08	10.00	85.08	85.08	88.62	53.17
3	Food Grains	1980	1277	64.60	3.23	67.83	13.57	13.57	94.97	18.99	113.96	113.96	0.00	113.96	113.96	118.71	71.23
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4237	32.57	1.63	34.20	6.84	6.84	47.88	9.58	57.46	57.46	10.00	67.46	67.46	67.46	67.46
5	Coking Coal	3600	3042	45.37	2.27	47.64	9.53	9.53	66.70	13.34	80.04	80.04	10.00	90.03	90.04	93.79	56.27
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets	5840	3708	41.26	2.06	43.32	8.66	8.66	60.64	12.13	72.77	72.77	10.00	82.79	82.77	82.77	82.77
7	Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Led and Zinc Ore	5840	3708	41.26	2.06	43.32	8.66	8.66	60.64	12.13	72.77	72.77	10.00	82.79	82.77	86.22	51.73
8	Shredded Scrap	2100	1053	114.00	5.70	119.70	23.94	23.94	167.58	33.52	201.10	201.10	15.00	216.09	216.10	225.10	135.06
9	Heavy Melting Scrap	1080	1080	47.22	2.36	49.58	9.92	9.92	69.42	13.88	83.30	83.30	15.00	98.30	98.30	102.40	61.44
10	Other Ores and Minerals	2610	2490	33.13	1.66	34.79	6.96	6.96	48.71	9.74	58.45	58.45	10.00	68.44	68.45	71.30	42.78
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	2383	57.90	2.90	60.80	12.16	12.16	85.12	17.02	102.14	102.14	10.00	112.14	112.14	116.81	70.08
12	Salt	4000	4000	34.50	1.73	36.23	7.25	7.25	50.73	10.15	60.88	60.88	10.00	70.86	70.88	73.83	44.30
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	3360	3726	37.04	1.85	38.89	7.78	7.78	54.45	10.89	65.34	65.34	15.00	80.33	80.34	83.69	50.21
14	Thermal Coal (Export)	4000	4237	32.57	1.63	34.20	6.84	6.84	47.88	9.58	57.46	57.46	402.00	459.46	459.46	459.46	459.46

RAILWAY - Annex-III (e)

DRY BULK CARGO (IMPORT/EXPORT) FOR GEARED / GEARLESS VESSEL - RAILWAY - OUTSIDE DOCK AREA
UPFRONT CEILING TARIFF FOR SHORE HANDLING OPERATIONS AT VPT FOR DISTANCE OUTSIDE DOCK AREA
DRY BULK CARGO (IMPORT/EXPORT) FOR GEARED / GEARLESS VESSEL

Sr. No.	Cargo Group	Productivity Standard per shift as per guidelines (in tonne)	Productivity considered by VPT per shift (in tonne)	Operating Cost						Margin @ 20%	Total Cost including margin	Per tonne rate (in Rs.)	Rake Loading / unloading charges	Ceiling Tariff arrived and rate proposed by VPT	Modified Ceiling Tariff arrived by TAMP after considering rake loading/unloading as considered by VPT	Upfront tariff arrived by TAMP considering coastal concession policy	
				Equipment hire Cost in Rs. Per MT	Labour cost @ 5 %	Total Equipment hire cost & Labour Cost	Operational overheads @ 20%	Administrative overheads @ 20%									
1	2	3	4	5	6	7 = (5+6)	8 = 20% * (7)	9 = 20% * (7)	10 = (7+8+9)	11 = 20% * (10)	12 = (10 + 11)	13	14	15	16	Foreign 17	Coastal 18
1	Finished Fertilizers	2700	2504	42.53	2.13	44.66	8.93	8.93	62.52	12.50	75.02	75.02	0.00	75.03	75.02	78.14	46.89
2	Fertilizer-Raw Materials	2430	1938	54.94	2.75	57.69	11.54	11.54	80.77	16.15	96.92	96.92	10.00	106.92	106.92	111.37	66.82
3	Food Grains	1980	1277	83.40	4.17	87.57	17.51	17.51	122.59	24.52	147.11	147.11	0.00	147.12	147.11	153.24	91.94
4	Non Coking Coal (Thermal Coal)	4000	4237	39.65	1.98	41.63	8.33	8.33	58.29	11.66	69.95	69.95	10.00	79.95	79.95	79.95	79.95
5	Coking Coal	3600	3042	55.23	2.76	57.99	11.6	11.6	81.19	16.24	97.43	97.43	10.00	107.43	107.43	111.91	67.14
6	Iron Ore, Iron Ore Pellets	5840	3708	52.59	2.63	55.22	11.04	11.04	77.30	15.46	92.76	92.76	10.00	102.77	102.76	102.76	102.76
7	Bentonite, Bauxite, Copper Concentrate, Lcd and Zinc Ore	5840	3708	52.59	2.63	55.22	11.04	11.04	77.30	15.46	92.76	92.76	10.00	102.77	102.76	107.04	64.22
8	Shredded Scrap	2100	1053	131.10	6.56	137.66	27.53	27.53	192.72	38.54	231.26	231.26	15.00	246.25	246.26	256.52	153.91
9	Heavy Melting Scrap	1080	1080	63.89	3.19	67.08	13.42	13.42	93.92	18.78	112.70	112.70	15.00	127.70	127.70	133.03	79.82
10	Other Ores and Minerals	2610	2490	42.77	2.14	44.91	8.98	8.98	62.87	12.57	75.44	75.44	10.00	85.44	85.44	89.00	53.40
11	Limestone, Dolomite, Clinker, Clay, Sand and other similar Dry Bulk cargo	3240	2383	70.49	3.52	74.01	14.8	14.8	103.61	20.72	124.33	124.33	10.00	134.34	134.33	139.93	83.96
12	Salt	4000	4000	42.00	2.10	44.10	8.82	8.82	61.74	12.35	74.09	74.09	10.00	84.09	84.09	87.59	52.56
13	Alumina and Pig Iron ingots and similar Dry Bulk Cargo	3360	3726	45.09	2.25	47.34	9.47	9.47	66.28	13.26	79.54	79.54	15.00	94.54	94.54	98.48	59.09
14	Thermal Coal (Export)	4000	4237	39.65	1.98	41.63	8.33	8.33	58.29	11.66	69.95	69.95	102.00	471.95	471.95	471.95	471.95

Annex -IV

VISAKHAPATNAM PORT TRUST

UPFRONT TARIFF FOR STEVEDORING AND SHORE HANDLING SERVICES

(I). Definitions:

- (i). "Coastal vessel" shall mean any vessel exclusively employed in trading between any port or place in India to any other port or place in India having a valid coastal licence issued by the Directorate General of Shipping/ Competent Authority.
- (ii). "Foreign-going vessel" shall mean any vessel other than coastal vessel.

- (iii). 'Stevedoring' includes loading and unloading and stowage of cargo in any form on board the vessels in Port.
 - (iv). 'Shore handling' includes arranging and receiving the cargo to/from the hook point, inter modal transport from wharf to stack yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/to wagons /trucks.
 - (v). 'Stevedore' is an authorized agent for loading and unloading and anchorage of cargo in any form on board the vessels in ports and to whom the licence has been given under regulations.
 - (vi). 'Shore handling agent' is an authorized agent for arranging the receiving the cargo to/ from the hook point, intermodal transport from wharf to stock yard and vice-versa and also receiving and delivering of cargo from/ to wagons/ trucks.
- (II). General conditions:**
- (i). The status of the vessel, as borne out by its certification by the Customs or the Director General of Shipping, shall be the deciding factor for classifying into 'coastal' or 'foreign-going' category for the purpose of levying vessel related charges; and, the nature of cargo or its origin will not be of any relevance for this purpose.
 - (ii). System of classification of vessel for levy of Vessel Related Charges (VRC)
 - (a). A foreign going vessel of Indian flag having a General Trading Licence can convert to coastal run on the basis of a Customs Conversion Order. Such vessel that converts into coastal run based on the Customs Conversion Order at her first port of call in Indian Port, no further custom conversion is required, so long as it moves on the Indian Coast.
 - (b). A Foreign going vessel of foreign flag can convert to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping and a custom conversion order.
 - (iii). Criteria for levy of Vessel Related Charges (VRC) at Concessional Coastal rate and foreign rate
 - (a). In cases of such conversion, coastal rates shall be chargeable by the load port from the time the vessel starts loading coastal goods.
 - (b). In cases of such conversion coastal rates shall be chargeable till the vessel completes discharging operations at the last call of Indian Port; immediately thereafter, foreign going rates shall be chargeable by the discharge ports.
 - (c). For dedicated Indian coastal vessels having a Coastal licence from the Director General of Shipping, no other document will be required to be entitled to coastal rates.
 - (iv). Criteria for levy of Cargo Related Charges (CRC) at Concessional Coastal rate
 - (a). Foreign going Indian Vessel having General Trading License issued for 'worldwide and coastal' operation should be accorded applicable coastal rates with respect to Handling Charges (HC) i.e. ship to shore transfer and transfer from/ to quay to/ from storage yard including wharfage in the following scenario:
 - (i). Converted to coastal run and carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.
 - (ii). Not converted* to coastal run but carrying coastal cargo from any Indian Port and destined for any other Indian Port.

* The Central Board of Excise and Customs Circular no.15/2002-Cus. dated 25 February 2002 allows carriage of coastal cargo from one Indian port to another port in India, in Indian flag foreign going vessels without any custom conversion.
 - (b). In case of a Foreign flag vessel converted to coastal run on the basis of a Licence for Specified Period or voyage issued by the Director General of Shipping, and a Custom Conversion Order, the coastal cargo/ container loaded from any Indian Port and destined for any other Indian Port should be levied at the rate applicable for coastal cargo/ container.
 - (v).
 - (a). The handling charges for all coastal vessels should not exceed 60% of the corresponding charges for other vessels.
 - (b). The handling charges for all coastal cargo other than thermal coal and POL including crude oil, iron ore and iron ore pellets should not exceed 60% of the normal cargo related charges.
 - (c). Cargo from a foreign port which reaches an Indian Port "A" for subsequent transshipment to Indian Port "B" will be levied the concession charges relevant for its coastal voyage. In other words, cargo from/to Indian Ports carried by vessels permitted to undertake coastal voyage will qualify for the concession.
 - (d). All the charges shall be denominated in Indian Rupees.

- (vi). This tariff is not applicable for BOT/ BOOT operators or any other arrangement for private sector participation who are governed by the Tariff Guidelines of 2005, 2008 and 2013.
- (vii). This tariff is applicable uniformly to the entire port where the stevedoring and shore handling operations are carried out by private agencies or firms.
- (viii). The tariff notified is for a period of three years.
- (ix).
 - (a). The tariff notified is ceiling level.
 - (b). The rates prescribed in the Scale of Rates are ceiling levels; likewise, rebates and discounts are floor levels. The authorized agent may, if he so desires, charge lower rates and/or allow higher rebates and discounts.
 - (c). The authorized agent may also, if he so desire rationalise the prescribed conditionalities governing the application of rates prescribed in the Scale of Rates if such rationalisation gives relief to the users in rate per unit and the unit rates prescribed in the Scale of Rates do not exceed the ceiling level.
 - (d). The authorized agent should, however, notify the public such lower rates and/or rationalisation of the conditionalities governing the application of such rates and continue to notify the public any further changes in such lower rates and/or in the conditionalities governing the application of such rates provided the new rates fixed shall not exceed the rates notified by the TAMP.
- (x). The authorized agent shall charge only for services provided by him. No notional booking of labour and other similar notional charges would be permitted.
- (xi). If any new cargo is to be handled which is not notified/ not included in the list, then the port may categorise that cargo under any one of the cargo categories based on the nature, physical characteristics and the method of handling that cargo.
- (xii). Wharfage, storage charges and other miscellaneous charges shall continue to be levied by the port as per the prevailing scale of rates.
- (xiii). Services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall be continued to be carried out by Port as per TAMP notified SOR and continue to be levied by the port as per prevailing Scale of Rates.
- (xiv). Services for other miscellaneous activities and also the handling charges for specific cargoes when Port takes custody of cargo as per Section 42 of MPT Act shall continue to be levied by Port as per TAMP notified SOR.
- (xv). Tariff caps are indexed to inflation but only to an extent of 60% of the variation in the Wholesale Price Index (WPI) occurring between 1st January 2017 and 31st December of the relevant year. Such automatic adjustment of the tariff cap will be made every year and the adjusted tariff cap will come into effect from 1st April of the relevant year till 31st March of the following year.
- (xvi).
 - (a). From the date of Commercial Operation (CoD) till 31st March of the same financial year, the tariff would be limited to the indexed upfront tariff relevant to that year, which would be the ceiling. The aforesaid tariff shall be automatically revised every year based on an indexation as provided in para 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016 which will be applicable for the entire License period.
 - (b). The operator, however, is entitled to 100% WPI indexation instead of 60% WPI indexation, from the second year of operation on achievement of performance standards as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations. For break bulk cargo, the Performance Standards as notified along with the Scale of Rates will be applicable.
 - (c). For this purpose, the Operator shall approach the concerned Major Port Trust within 30 days of completion of financial year of operation along with details of cargo wise average Performance standard achieved for each cargo for both stevedoring and shore handling operations.
 - (d). The Major Port Trust shall ascertain the achievement of performance standards claimed to have been achieved by the operator by engaging Consultant if required in one month's time.
 - (e). The operator can apply 100% indexation instead of 60% on written confirmation by the Major Port Trust to the operator that it has achieved the Performance Standards notified along with the upfront tariff.

- (f). In the event the Major Port Trust confirms that the operator has not achieved the Performance Standards as notified by TAMP in previous 12 months, the operator will not be entitled for 100% WPI indexation. The operator will continue to levy the tariff with 60% indexation as prescribed at clause 2.10. of the normative tariff guidelines, 2016.
- (xvii). All the operators shall furnish to the Major Port Trust and TAMP annual reports on cargo traffic, ship berth day output, per shift output within a month following the end of financial year in respect of stevedoring/ shore handling operations licensed by the port. Any other information which may be required by TAMP shall also be furnished to them from time to time.
- (xviii). TAMP shall publish on its website all such information received from operators and Major Port Trusts. However, TAMP shall consider a request from any operator or Major Port Trust about not publishing certain data/ information furnished which may be commercially sensitive. Such requests should be accompanied by detailed justification regarding the commercial sensitiveness of the data/ information in question and the likely adverse impact on their revenue/ operation of upon publication. TAMP's decision in this regard would be final.
- (xix). The performance norms prescribed for various commodities shall be the minimum that should be achieved by the operator. These performance norms shall be incorporated in the bid documents / license.
- (xx). The performance actually achieved by the operator shall be monitored by both the Port and the TAMP on a quarterly basis. In the event of any shortfall in achieving the performance prescribed, the Port will initiate action on the operator as per the terms contained in the agreement entered into with the operator by the Port.
- (xxi). In the event any user has any grievance regarding non-achievement by the operator of the Performance Standards as notified by the TAMP, he may prefer a representation to TAMP which, thereafter, shall conduct an inquiry into the representation and give its finding to the concerned Major Port Trust. The Major Port Trust will be bound to take necessary action on the findings as per the provisions of the contract conditions of the Agreement.
- (xxii). In calculating the gross weight or measurement by volume or capacity of any individual item, fractions upto 0.50 shall be taken as 0.50 unit and fractions of 0.50 and above shall be treated as one unit, except where otherwise specified.
- (xxiii). Users will not be required to pay charges for delays beyond reasonable level attributable to the operator.
- (xxiv). As per coastal policy direction issued by the MOS and notified by this Authority vide Order No.TAMP/4/2004-Genl. dated 7 January 2005 and 15 March 2005 –
- (a). The cargo/container related charges for all coastal cargo/containers, other than thermal coal, POL (including crude oil), iron ore and iron ore pellets, should not exceed 60% of the corresponding charges for normal cargo/container related charges.
- (b). In case of cargo related charges, the concessional rates should be levied on all the relevant handling charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard including wharfage.
- (c). In case of container related charges, the concession is applicable on composite box rate. Where itemised charges are levied, the concession will be on all the relevant charges for ship shore transfer and transfer from/to quay to/from storage yard as well as wharfage on cargo and containers.
- (As and when there is a change in the policy direction issued by the MOS on the coastal concession policy, the same will be communicated to the port.)*

1. **Schedule – A**

(₹ in per MT)

Ceiling Tariff for Stevedoring Operations at VPT			
Dry Bulk Cargo (Import / Export) for Geared Vessel			
Sr. No.	Cargo	Foreign	Coastal
1.	Finished Fertilizers	65.17	39.10
2.	Fertilizer Raw materials	70.85	42.51
3.	Food Grains	83.90	50.34
4.	Non Coking Coal (Thermal Coal)	51.26	51.26

5.	Coking Coal	59.44	35.66
6.	Iron ore, Iron ore pellets,	60.67	60.67
7.	Bentonite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	63.20	37.92
8.	Shredded Scrap	92.04	55.23
9.	Heavy Melting Scrap (HMS)	90.85	54.51
10.	Other ores and minerals	65.26	39.16
11.	Lime stone, Dolomite, Clinker, clay, sand and other similar dry bulk cargo	66.15	39.69
12.	Salt	61.94	37.16
13.	Pig iron ingots and similarly dry bulk cargo	58.77	35.26
14.	Thermal Coal (Export)	51.26	51.26

2. **Schedule - B**

(₹ in per MT)

Ceiling Tariff for Stevedoring Operations for Break Bulk Cargo (Geared Vessel)			
Sr. No.	Cargo	Foreign	Coastal
1.	Bagged Cargo	90.16	54.10
2.	Jumbo Bags	193.00	115.80
3.	Iron and Steel-Coil and Slabs	113.63	68.18
4.	Iron and Steel, pipes, tubes, plates	139.56	83.73
5.	Timber logs soft	83.03	49.82
6.	Timber logs hard	90.33	54.20
7.	Granites, Marbles and Aluminum ingots	115.55	69.33
8.	Project Cargo	172.94	103.77
9.	Machinery and Machinery parts	172.94	103.77

3. **Schedule – C**

(₹ in per MT)

Ceiling Tariff for Stevedoring Operations at VPT			
Dry Bulk Cargo (Import / Export) for Gearless Vessel Using HMC 1 No.			
Sr. No.	Cargo	Foreign	Coastal
1.	Finished Fertilizers	6.49	3.89
2.	Fertilizer Raw materials	8.40	5.04
3.	Non Coking Coal (Thermal Coal)	3.70	3.70
4.	Coking Coal	5.35	3.21
5.	Iron ore, Iron ore pellets	4.21	4.21
6.	Bentonite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	4.39	2.63
7.	Shredded Scrap	15.46	9.28
8.	Heavy Melting Scrap (HMS)	15.06	9.04
9.	Other ores and minerals	6.54	3.93
10.	Lime stone, Dolomite, Clinker, clay, sand and other similar dry bulk cargo	6.82	4.09
11.	Salt	4.08	2.45
12.	Thermal Coal (Export)	3.70	3.70

Note: Hire charges for hire of HMC shall be payable by the Importer / Exporter / Vessel Owner as per rates prescribed in the Scale of Rates notified by the Authority.

4. **Schedule – D**

(₹ in per MT)

Ceiling Tariff for Shore handling Operations at VPT for Distance within Dock Area			
Dry Bulk Cargo (Import / Export) for Geared / Gearless Vessel			
Sr. No.	Cargo	Foreign	Coastal
1.	Finished Fertilizers	60.55	36.33
2.	Fertilizer Raw materials	78.21	46.92
3.	Food Grains	118.71	71.23
4.	Non Coking Coal (Thermal Coal)	57.46	57.46
5.	Coking Coal	83.37	50.02
6.	Iron ore, Iron ore pellets,	72.77	72.77
7.	Bentonite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	75.81	45.48
8.	Shredded Scrap	209.48	125.69
9.	Heavy Melting Scrap (HMS)	86.77	52.06

10.	Other ores and minerals	60.88	36.53
11.	Lime stone, Dolomite, Clinker, clay, sand and other similar dry bulk cargo	106.39	63.83
12.	Salt	63.41	38.05
13.	Pig iron ingots and similar dry bulk cargo	68.06	40.84
14.	Thermal Coal (Export)	57.46	57.46

5. **Schedule –E**

(₹ in per MT)

Ceiling Tariff for Shore Handling Operations at VPT within Dock Area			
Break Bulk Cargo			
Sr. No.	Cargo	Foreign	Coastal
1.	Bagged Cargo	52.48	31.49
2.	Jumbo Bags	36.67	22.00
3.	Iron and Steel-Coil and Slabs	89.03	53.42
4.	Iron and Steel, pipes, tubes, plates	157.26	94.36
5.	Timber logs soft	328.91	197.35
6.	Timber logs hard	409.44	245.66
7.	Granites and Marbels and Alumina Ingots	289.16	173.49

Note: For distance more than 1 km, 10% extra in the ceiling rate is to be considered as final ceiling rate.

6. **Schedule – F**

(₹ in per MT)

Ceiling Tariff for Shore Handling Operations at VPT for Distance outside Dock Area			
Dry Bulk Cargo (Import / Export) for Geared / Gearless Vessel			
Sr. No.	Cargo	Foreign	Coastal
1.	*Finished Fertilizers	78.14	46.89
2.	*Fertilizer Raw materials	100.96	60.57
3.	Food Grains	153.24	91.94
4.	Non Coking Coal (Thermal Coal)	69.95	69.95
5.	Coking Coal	101.49	60.89
6.	Iron ore, Iron ore pellets,	92.76	92.76
7.	Bentonite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	96.62	57.97
8.	Shredded Scrap	240.89	144.53
9.	Heavy Melting Scrap (HMS)	117.40	70.44
10.	Other ores and minerals	78.58	47.15
11.	Lime stone, Dolomite, Clinker, clay, sand and other similar dry bulk cargo	129.51	77.71
12.	Salt	77.18	46.31
13.	Pig iron ingots and similar dry bulk cargo	82.86	49.72
14.	Thermal Coal (Export)	69.95	69.95

Notes: (i). * If the stacking distance is more than 5 km from the berth, 10% addition of the above ceiling tariff is the ceiling tariff.

(ii). The above rates are exclusive of land license fee payable to C & F agents by the principals as per SOR approved by TAMP.

7. **Schedule – G- RAILWAY**

(₹ in per MT)

Ceiling Tariff for Shore Handling Operations at VPT for distance within Dock Area			
Dry Bulk Cargo (Import / Export) for Geared / Gearless Vessel			
Sr. No.	Cargo	Foreign	Coastal
1.	Finished Fertilizers	60.55	36.33
2.	Fertilizer Raw materials	88.62	53.17
3.	Food Grains	118.71	71.23
4.	Non Coking Coal (Thermal Coal)	67.46	67.46
5.	Coking Coal	93.79	56.27
6.	Iron ore, Iron ore pellets	82.77	82.77
7.	Bentonite, Bauxite, Copper, Concentrate, Led and Zinc, Ore	86.22	51.73

8.	Shredded Scrap	225.10	135.06
9.	Heavy Melting Scrap (HMS)	102.40	61.44
10.	Other ores and minerals	71.30	42.78
11.	Lime stone, Dolomite, Clinker, clay, sand and other similar dry bulk cargo	116.81	70.08
12.	Salt	73.83	44.30
13.	Pig iron ingots and similar dry bulk cargo	83.69	50.21
14.	Thermal Coal (Export)	459.46	459.46

Note: The above rates are exclusive of land license fee payable to C & F agents by the principals as per SOR approved by TAMP.

8. **Schedule – H-RAILWAY**

(₹ in per MT)

Ceiling Tariff for Shore Handling Operations at VPT for distance outside Dock area			
Dry Bulk Cargo (Import / Export) for Geared / Gearless Vessel			
Sr. No.	Cargo	Foreign	Coastal
1.	*Finished Fertilizers	78.14	46.89
2.	*Fertilizer Raw materials	111.37	66.82
3.	Food Grains	153.24	91.94
4.	Non Coking Coal (Thermal Coal)	79.95	79.95
5.	Coking Coal	111.91	67.14
6.	Iron ore, Iron ore pellets	102.76	102.76
7.	Bentonite, Bauxite, Copper, Concentrate, Lead and Zinc, Ore	107.04	64.22
8.	Shredded Scrap	256.52	153.91
9.	Heavy Melting Scrap (HMS)	133.03	79.82
10.	Other ores and minerals	89.00	53.40
11.	Lime stone, Dolomite, Clinker, clay, sand and other similar dry bulk cargo	139.93	83.96
12.	Salt	87.59	52.56
13.	Pig iron ingots and similar dry bulk cargo	98.48	59.09
14.	Thermal Coal (Export)	471.95	471.95

Notes: (i). * If the stacking distance is more than 5 km from the berth, 10% addition of the above ceiling tariff is the ceiling tariff.

(ii). The above rates are exclusive of land license fee payable to C & F Agents by the principals as per SOR approved by TAMP.

Annex - V

Performance Standards

For Dry Bulk Cargo:

The Performance Standards for dry bulk cargo will be as prescribed in the Berthing Policy vide letter No.PD-11033/73/2013-PT(pt) dated 16 June 2016 for dry bulk cargo as stipulated in clause 7.1. of the guidelines issued by the Ministry of Shipping for fixation of upfront tariff for stevedoring and shore handling operations.

B. For Break Bulk Cargo:

Sl. No.	Description	Performance Standards per shift (in tonnes)
1.	Bagged Cargo	652
2.	Jumbo Bags	1400
3.	Iron and Steel-Coil and Slabs	1473
4.	Iron and Steel, pipes, tubes, plates	700
5.	Timber logs soft	800
6.	Timber logs hard	643
7.	Granites and Marbles & Aluminum ingots	685
8.	Project Cargo	400
9.	Machinery and Machinery parts	305